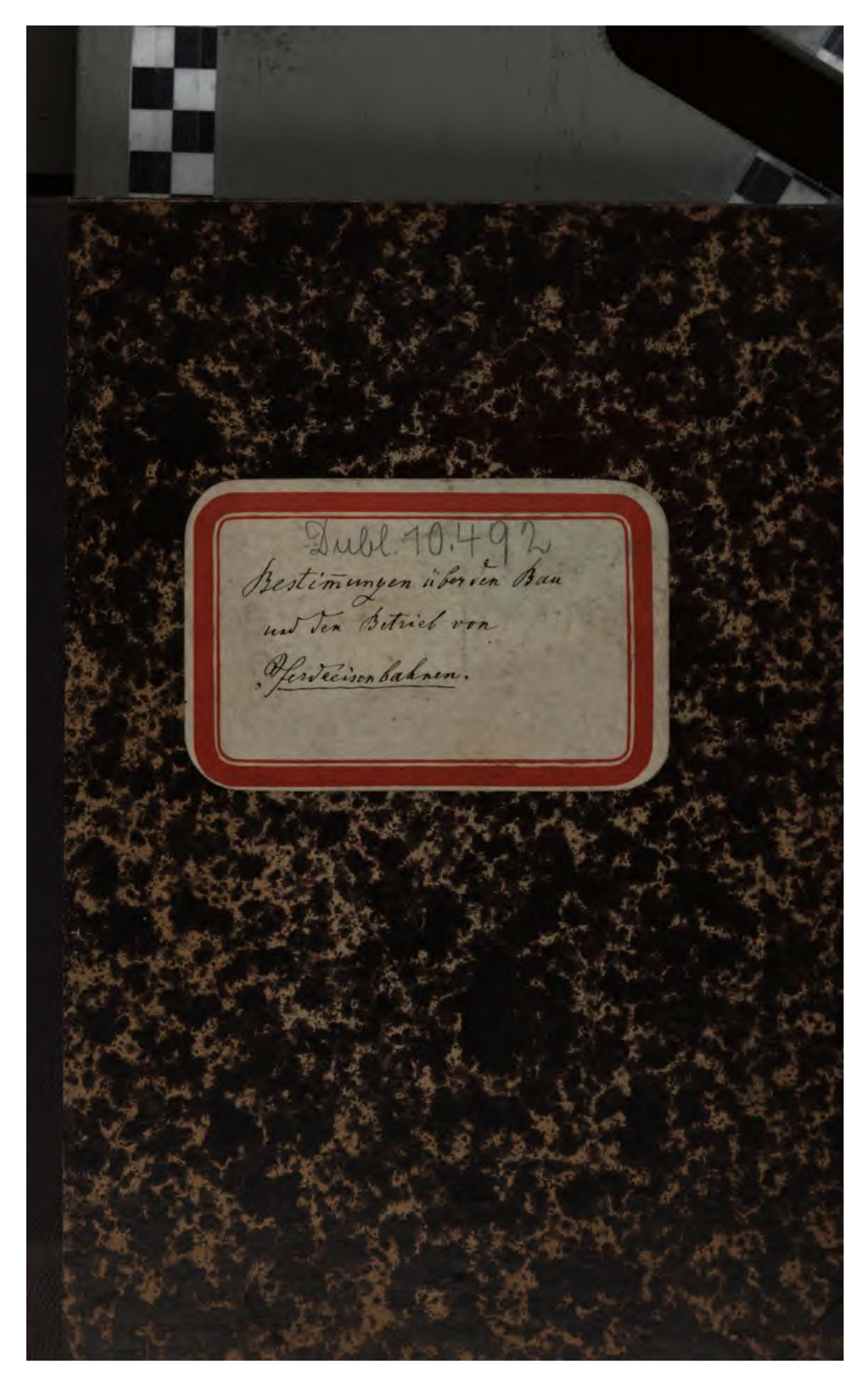

Dubl. 10.492
Bestimmungen über den Bau
und den Betrieb von
Pferdeeisenbahnen.

Dr Ferd Kronawetter

Sammlung

der normativen

Bestimmungen für den Bau und Betrieb

von

PFERDEEISENBAHNEN

und der wichtigsten, auf das Verhältnis

der

Wiener Tramway-Gesellschaft zur Gemeinde Wien

Bezug nehmenden Aktenstücke.

Im ämtlichen Auftrage zusammengestellt

von

LUDWIG LINSBAUER,

Magistrats-Secretär.

Wien, 1885.

Im Selbstverlage des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Druck von J. B. Wallishausser.

Sachregister.

Die fettgedruckte Zahl zeigt die Nummer des betreffenden Aktenstückes in der vorliegenden Sammlung, die zweite Zahl die bezügliche Seite an.

1.

Allerhöchste Entschließung vom 25. Februar 1859.

(Handelsministerialakt Z. 598.)

Allgemeine Grundsätze in Betreff der Herstellung von Pferdeeisenbahnen auf gewöhnlichen Straßen.

„Ich finde für die Anlegung von Hipposidirbahnen ein eigenes Konzessionsgesetz vorerst nicht zu erlassen, ermächtige Sie jedoch, vorkommenden Falles solche Unternehmungen versuchsweise zu gestatten, wobei Sie sich übrigens gegenwärtig zu halten haben:

1. Daß jedes Privatrecht und jeder Privatrechtsanspruch vollkommen unbeschädigt zu bleiben haben, somit auch eine zwangsweise Expropriation nicht stattfinden soll.

2. Daß auf alle Rücksichten des unbeirrten öffentlichen Verkehres, sowie der Sicherheit überhaupt vollkommen Bedacht zu nehmen sei, daher zu einem solchen Versuche auch kein ausschließliches Recht zu ertheilen sei.

3. Daß keinerlei Entschädigungs- oder Garantieanspruch an das Staatsärar zu bewilligen sei, und daß die aus der Anlage der Hipposidirbahnen zwischen den Unternehmern und den Privaten entstehenden Entschädigungsansprüche gänzlich nach den Civilgesetzen zu behandeln seien.

4. Daß ohne äußerste, jedesmal gründlich nachzuweisende Nothwendigkeit keine Zollbegünstigung, ja nicht einmal die Gestattung zur Verwendung ausländischen Materiales bei Mir beantragt werden dürfe."

2.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 2. April 1864, Nr. 8035.

(G. R. Z. 1622, M. Z. 42240.)

An Seine des Herrn Bürgermeisters der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, 2c. 2c. Hochwohlgeboren.

Euer Hochwohlgeboren!

Aus Anlaß mehrerer Einschreiten um Bewilligung zur Anlage von Pferdeeisenbahnen zur Vermittlung des Personen-Verkehres, theils innerhalb der Linien Wien's, theils zwischen der Stadt und den benachbarten Ortschaften und den Bahnhöfen, hat das k. k. Handelsministerium mit hohem Erlasse vom 22. Februar l. J., Z. 1895, angeordnet, im Wege einer Lokal-Kommission unter Beiziehung aller Interessenten die Frage zu erörtern, ob und welche der von den Konzessionswerbern in ihren Eingaben bezeichneten Linien zur Vornahme diesfälliger Versuche geeignet sei und unter welchen Bedingungen und besonderen Vorsichten die Anlage von Pferdeeisenbahnen probeweise in Wien gestattet werden könne.

Diese kommissionelle Verhandlung wird Samstag den 9. l. Mts. Vormittags um 10 Uhr bei der k. k. n. ö. Statthalterei unter Leitung des k. k. Statthaltereirathes Otto von Wiedenfeld stattfinden.

Hievon beehrt man sich Euer Hochwohlgeboren mit dem Ersuchen in die Kenntniß zu setzen, zur Intervenirung bei dieser Verhandlung Vertreter des Gemeinderathes, Magistrates und Bauamtes abzuordnen.

Empfangen Euer Hochwohlgeboren die Versicherung meiner vollkommenen Hochachtung.

Chorinsky m. p.

3.

Protokoll

aufgenommen bei der k. k. n. ö. Statthalterei in Wien am 9. April 1864.

Gegenstand.

Mit dem hohen Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 22. Februar l. J., Z. $\frac{1895}{173}$ wurden der Statthalterei die Gesuche des Civil- und Marine-Ingenieurs A. F. Moller aus Hamburg und dann der Firma C. Schaeck-Jaquet u. Cie. in Genf und des gewesenen Großhändlers Samuel Hirschl und Konsorten um Ertheilung einer Konzession zur Anlage von Pferdeeisenbahnen in Wien und Umgebung zur Vorerhebung in der Richtung übergeben, ob und welche von den in diesen Eingaben bezeichneten Strecken zur Vornahme diesfälliger Versuche geeignet seien, und unter welchen Bedingungen und besonderen Vorsichten die Anlage von Pferdeeisenbahnen in Wien probeweise zu gestatten wäre.

Die Erhebung und Erörterung dieser Frage bildet sonach den Gegenstand der heutigen Verhandlung, bei welcher gegenwärtig waren:

Der k. k. Statthaltereirath:
Otto von Wiedenfeld,
als Kommissionsleiter.
Der k. k. Major im General-Quartiermeisterstabe:
Hofinger,
als Vertreter des Landes-General-Kommando.
Der k. k. Polizeirath:
Zaleisky,
von Seite der k. k. Polizei-Direktion.
Der k. k. Finanz-Ober-Inspektor:
Leander Beck,
von Seite der Finanz-Landes-Behörde.
Der k. k. Ober-Ingenieur:
Rodelberger,
von Seite des k. k. Statthalterei-Departements XII.
Von Seite der Kommune Wien:
Die Herren Gem.-Räthe:
Regenhart, Jordan,
der k. k. Rath und Vice-Bürgermeister
Bergmüller,
der Magistratsrath
Krones,
Ober-Ingenieur:
Unger.
Von Seite der Konzessionswerber:
Dr. Felder,
als Vertreter des A. F. Moller;
Schaeck,
für die Firma C. Schaeck-Jaquet u. Cie.
Dr. Rapp,
für Hirschl und Konsorten.

Nachdem zur Instruirung der Kommissionsmitglieder der wesentlichste Inhalt des hohen Handelsministerial-Erlasses, sowie der Inhalt der Konzessionsgesuche, insoweit derselbe die projektirten Linien, die Art der Konstruktion der Fahrbahn und der Geleise, der Betriebsmittel u. s. w. betrifft, bekannt gegeben wurde, schritt der gefertigte Kommissionsleiter zur Erörterung der nachstehenden Prinzipienfragen.

I.

Die Vortheile, welche die Ausführung derartiger Projekte für den öffentlichen Verkehr zu bieten verspricht, werden bereits in dem hohen Handelsministerial-Erlasse als feststehend angenommen, und ist sonach hier lediglich zu bemerken, daß von Seite aller Kommissionsmitglieder die Errichtung solcher Pferdeeisenbahnen als vortheilhaft und sehr wünschenswerth bezeichnet und weiter hervorgehoben wurde, daß dieselbe einer Begünstigung von Seite der Regierung im vollen Maße würdig sei.

II.

In Betreff der Frage, ob einem der genannten Unternehmer schon jetzt alle projektirten Linien zu konzessioniren wären, oder ob bloß vorläufig die Herstellung einer und welcher Probelinie zu bewilligen wäre, wurde sich allseitig für die vorläufige Konzessionirung einer Probelinie, und zwar jener vom äußeren Burgthore über die Mariahilfer Hauptstraße nach Schönbrunn, ausgesprochen und als Grund für diese Wahl der Umstand ausgeführt, daß nur auf dieser in der Strecke vom Glacis bis zur Stiftskaserne die Ueberwindung einer größeren Steigung und die Passirung einer engeren Straße bei dem frequentesten Verkehre bedingenden Trace die Zulässigkeit solcher Bahnen für Wien bewährt und alles erprobt werden könne, was bei der späteren Konzessionirung als ganzen Eisenbahnnetzes den Unternehmern zur Bedingung zu machen ist; auch muß diese Linie rücksichtlich ihrer belebten Frequenz für das Publikum als eine der wichtigsten und für den Unternehmer rentabelsten bezeichnet werden.

Für die Herstellung dieser Linie als Probelinie verpflichteten sich alle drei Konzessionswerber.

Nur der Vertreter der Polizeibehörde beantragt mit Hinweisung auf die Gefahren für die persönliche Sicherheit, welche sich bei dem Be-

triebe einer Pferdeeisenbahn auf der Strecke vom Glacis bis zur Stiftskaserne mit Rücksicht auf den sehr frequenten Verkehr ergeben könnten, daß diese Probelinie entweder erst hinter der Stiftskaserne zu beginnen hätte, oder die Linie von der Ringstraße über die Elisabethbrücke gegen die Südbahn zu wählen wäre.

Der Vertreter der Finanzbehörde findet lediglich zu bemerken, daß bei der Ausführung dieser Probelinie die Bestimmung des Platzes, wo die Geleise auf dem Amtsplatze des Verzehrungssteuerlinienamtes zu legen kommen, einer besonderen Lokal-Kommission mit Zuziehung der Finanzbehörde vorbehalten bleiben müsse.

III.

Als Minimum der Straßenbreite für die Anlage einer Pferdeeisenbahn wurde sich bei einem Geleise für 4 Klafter Fahrbahn und bei 2 Geleisen für 6 Klafter Fahrbahn mit dem Beifügen ausgesprochen, daß als Fahrbahn einer Straße nur der zwischen den beiderseitigen Trottoirs befindliche Raum anzunehmen sei und diese Maße als äußerste Grenze, innerhalb welcher die Anlage solcher Bahnen noch zulässig ist, zu gelten haben.

Die Breite per 4 Klafter wurde aus dem Grunde als Minimalbreite bestimmt, weil nach Abschlag der für den Eisenbahnwagen anzunehmenden Breite von 6 Schuh zwischen der Eisenbahntrace und den Trottoirs zu beiden Seiten des Eisenbahngeleises ohnedies nur eine Fahrbahn von je 9 Schuh für den Wagenverkehr freibleibt.

Ferner hätte als Regel zu gelten, daß sowohl das einfache als die doppelten Geleise stets in der Mitte der Straße anzulegen sind, damit die Zufahrt zu den Häusern, das Abladen und Warten von Wägen vor denselben unbeirrt bleiben; daß ferner, wo die Straßenbreite mehr als 6 Klafter beträgt, nur zwei Geleise herzustellen sind; daß mit einer Bespannung nie mehrere Wägen, sondern stets nur e i n Wagen befördert werde; daß endlich der Ausführung einer solchen Eisenbahnanlage stets eine eigene Lokal-Kommission, welche die näheren Details festzustellen hat, vorauszugehen habe.

Die Beigebung eines Kondukteurs, die Bespannung mit kräftigen Pferden, die nette Adjustirung des Dienstpersonales, die genaue Einhaltung der Dimensionen der Wägen nach den angegebenen Mustern wird als eine selbstverständliche Verpflichtung der Konzessionswerber angesehen.

IV.

Was die Fahrpreise anbelangt, welche von den Konzessionären Moller und Schaeck im beinahe gleichen Betrage proponirt sind, so werden dieselben als billig anerkannt und nur bemerkt, daß dieselben für das benützende Publikum stets gehörig ersichtlich gemacht werden müssen, und von den Konzessionswerbern ohne behördliche Bewilligung nicht erhöht werden dürfen.

V.

Die Fahrten auf den Eisenbahnlinien haben in den bestimmten Zeitfristen regelmäßig und präcise stattzufinden und hat der Verkehr in den Wintermonaten von 7 Uhr Morgens bis 11 Uhr Nachts, in den Sommermonaten bis 12 Uhr Nachts zu dauern, wobei den Unternehmern für den Nachtdienst, d. i. für jenen zwischen 10 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens, die Abfertigung der einzelnen Fahrten in etwas, längeren Intervallen und die Bestimmung eines jedoch höchstens um ein Viertheil erhöhten Fahrpreises zugestanden werden könnte.

VI.

In Betreff der Bedingungen, unter welchen die Kommune als Eigenthümerin der Straßen und Plätze die Anlagen von Pferde-Eisenbahnen gestatten werde, erklären die anwesenden Herren Vertreter, dieselben nicht schon gegenwärtig präcisiren zu können und überhaupt die Bestimmung derselben dem Beschlusse des Gemeinderathes vorbehalten zu müssen.

Vorläufig jedoch werden schon beispielsweise angeführt: ein Beitrag zur Pflasterung der außerhalb der Geleise liegenden Straßenstrecken, wie dies von Seite der Gasgesellschaft geschieht; die vollständige Reinigung der für die Eisenbahn benützten Strecken, und zwar in einer Art, daß nicht die angrenzenden Straßenstrecken berührt werden; die Nichtbehinderung der Wasserbespritzung und endlich die Herstellung der Fahrbahnen nach dem gleichen Systeme und mit demselben Materiale, wie dies bezüglich der benützten Straßenstrecke von Seite der Kommune geschieht.

Schaeck-Jaquet & Cie. m. p.

Dr. Felder m. p.,

in Vollmachtsnahme des Herrn A. F. Moller.

VII.

Nachdem in dem hohen Handelsministerial-Erlasse auch ein Gutachten in der Richtung ver-

langt wird, an welchen der Bewerber die Bewilligung der probeweisen Anlage einer derartigen Hippofidirbahn zu ertheilen wäre, so wurde nach Abtretung der Konzessionswerber und ihrer Vertreter auch diese Frage der Erörterung unterzogen.

Die Vertreter der Kommune erklärten die definitive Beantwortung dieser Frage einem Beschlusse des Gemeinderathes vorbehalten, jedoch schon jetzt darauf aufmerksam machen zu müssen, daß nach ihrer individuellen Ansicht jener Konzessionswerber den Vorzug verdiene, welcher die kürzere Konzessionsdauer in Anspruch nehme, daß sonach im vorliegenden Falle Ingenieur Moller aus Hamburg, welcher bloß 30 Jahre anspreche, zu berücksichtigen wäre.

Es wird darauf hingewiesen, daß die Kommune bereits an der Dampfmühl- und der Kettenbrücken-Gesellschaft sehr traurige Erfahrungen über die Uebelstände einer zu langen Konzessionsdauer gemacht habe, indem solche ausschließende Konzessionen jede durch gegründete Verkehrs-Verhältnisse nothwendig werdende neue Anlage hindern und es sonach dringend geboten ist, solche Konzessionen auf einen möglichst kurzen Zeitraum einzuschränken. Von Seite der anderen Kommissionsmitglieder wird dagegen hervorgehoben, daß das Projekt der Firma Schaeck-Jaquet & Ko. ein ganzes systematisches Straßennetz umfasse, und diese Firma gegenüber Moller, welcher bloß vier Linien in Aussicht stellt, über die weitere Anlage aber sich nicht bestimmt ausspricht, der hohen Berücksichtigung empfohlen.

Für die Berücksichtigung des dritten Kompetenten Hirschl hat sich Niemand ausgesprochen, und wurde bemerkt, daß das Projekt desselben, insoweit es die innere Stadt betrifft, theilweise schon mit Rücksicht auf die sub III. fixirte Minimal-Straßenbreite unausführbar erscheine.

Bei der Diskussion dieser Frage wurde sich schließlich zur Gewinnung näherer Anhaltspunkte dahin geeinigt, daß eine neuerliche Einvernehmung der Konzessionswerber,

1. über die genaue Präzisirung der Konzessionsdauer,

2. über die Angabe des herzustellenden Eisenbahnnetzes mit Bestimmung der Zeitfristen, innerhalb welcher der Ausbau zu erfolgen hat, und

3. über die Art der Uebergabe nach Ablauf der Konzession zweckmäßig wäre, und der Vorsitzende ersucht, diese Einvernehmung zu veranlassen.

VIII.

Von Seite des Vertreters des k. k. General-Kommando wurde als nothwendige Bedingung der zu ertheilenden Konzession für diese projektirten Bahnen die Bestimmung bezeichnet, daß durch eine solche Konzession die Anlage von mit Dampf betriebenen Eisenbahnen nicht ausgeschlossen werde und daß die Unternehmer bei Truppenmärschen, Paraden u. s. w. sich der Einstellung ihres Verkehres in gleicher Art, wie dies gegenwärtig bezüglich des übrigen Wagenverkehres polizeilich verfügt wird, unbedingt zu fügen haben.

Geschlossen und gefertigt.

Otto von Wiedenfeld, m. p.
k. k. Statthalterei-Rath.

4.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 24. April 1864, Nr. 16938,

(G. R. Z. 2086) an Se. des Herrn Bürgermeisters der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien 2c. Dr. Andreas Zelinka, Hochwohlgeboren.

Euere Hochwohlgeboren!

Das k. k. Handels-Ministerium hat aus Anlaß der an dasselbe gelangten Einschreiten des Hauses Schaeck-Jaquet & Komp. in Genf, des Civil- und Marine Ingenieurs A. F. Moller aus Hamburg und des gewesenen hiesigen Großhändlers Moses Hirschel et Konsorten um Ertheilung einer Konzession zur Errichtung von Pferdeeisenbahnen in Wien, den Vorstädten und den nächst den Linien gelegenen Ortschaften mit dem h. Erlasse vom 22. Februar l. J., Z. 1895 angeordnet, im kommissionellen Wege unter Beiziehung aller betheiligten Behörden und der Konzessionswerber die Frage zu erörtern, ob und welche von den in den vorliegenden Konzessionsgesuchen bezeichneten Strecken zur Vornahme diesfälliger Versuche geeignet seien und unter welchen Bedingungen und besonderen Vorsichten die Anlage von Pferdeeisenbahnen in Wien probeweise zu gestatten wäre.

Bei der in Folge dieser h. Weisung am 9. l. Monats unter Intervenirung von Vertretern des Gemeinderathes, des Magistrates und des städtischen Bauamtes abgehaltenen Lokalkommission haben nun die genannten Vertreter der Kommune

Wien die Erklärung abgegeben, daß sie sich zu einem bestimmten Ausspruche über die Seitens der Kommune zu stellenden Bedingungen nicht ermächtigt halten, weshalb sie zugleich die Bitte stellten, nach genommener Einsicht in die Konzessionsgesuche ein schriftliches Gutachten abgeben zu dürfen.

In Willfahrung dieser Bitte erhalten Euere Hochwohlgeboren sowohl das Protokoll über die am 9. l. Monats abgehaltene Lokal-Kommission, als auch die bezüglichen Konzessionsgesuche mit dem Ersuchen, auf die möglichst beschleunigte Erstattung des fraglichen Gutachtens einwirken und dasselbe sofort ehestens anher vorlegen zu wollen.

Empfangen Euere Hochwohlgeboren die Versicherung meiner vollkommenen Hochachtung.

Chorinsky m. p.

5.

Note

des Herrn Bürgermeisters der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien
an Seine des Herrn Gustav Graf v. Chorinsky, Statthalter von Niederösterreich, Excellenz,
vom 24. Oktober 1864, G. R. Z. 3803, M. Z. 59325.*)

Euer Excellenz!

Mit der hochgeschätzten Zuschrift vom 24. April d. J., Z. 16938, haben Euer Excellenz mir sowohl das Protokoll über die am 9. April d. J. abgehaltene Lokal-Kommission in Betreff der Errichtung von Pferde-Eisenbahnen in Wien, den Vorstädten und den nächst der Linie gelegenen Ortschaften, als auch die Gesuche der Konzessionswerber, nämlich des Hauses Schaeck-Jaquet und Komp. in Genf, des Civil- und Marine-Ingenieurs A. F. Moller aus Hamburg und des gewesenen hiesigen Großhändlers Moses Hirschel u. Konsorten mit dem Beifügen übermittelt, ein schriftliches Gutachten darüber zu erstatten, ob und welche von den in den vorliegenden Konzessionsgesuchen bezeichneten Strecken zur Vornahme diesfälliger Versuche geeignet seien und unter welchen Bedingungen und besonderen Vorsichten die Anlage von Pferde-Eisenbahnen in Wien probeweise zu gestatten wäre, nachdem sich die Vertreter der Kommune bei der am 9. April d. J. unter Intervenirung von Vertretern des Gemeinderathes, des Magistrates und des städtischen Bauamtes abgehaltenen Lokal-Kommission zu einem bestimmten Ausspruche über die seitens der Kommune zu stellenden Bedingungen nicht ermächtigt gehalten haben.

Euer Excellenz haben mir ferners mit dem hochgeehrten Schreiben vom 13. Oktober d. J., Z. 41880, und vom 20. Oktober d. J., Z. 43240, ein im Wege des h. k. k. Handelsministeriums herabgelangtes Gesuch des Alexander Mendel, k. k. General-Konsuls in den Niederlanden und Präsidenten der Société générale de commerce et d'industrie in Amsterdam um eine ausschließliche Konzession zur Errichtung von Pferdeeisenbahnen in Wien und Umgebung zur Einsicht und Benützung bei Erstattung des mit dem h. Erlasse vom 24. April d. J., Z. 16938, abverlangten Berichtes zugemittelt. Die Wichtigkeit und Tragweite des durch diese Angaben in Anregung gebrachten Gegenstandes, der große Einfluß, den die Einführung der Pferdeeisenbahnen in Wien auf das ganze Verkehrswesen ausüben würde, die nothwendige Bedachtnahme auf die dadurch vielseitig berührten öffentlichen und Privatverhältnisse erheischten ein gründliches Studium dieser Frage sowohl in Bezug auf die technische als die rechtliche Seite.

Die eingehendsten Berathungen sind diesfalls nicht nur von den Exekutivorganen der Gemeinde, sondern auch im Schoße der Gemeindevertretung selbst gepflogen worden.

Wenn ich demnach erst jetzt in die Lage versetzt bin, Euer Excellenz das abverlangte Gutachten vorlegen zu können, so wollen Euer Excellenz in dieser durch die Verhältnisse gebotenen Verzögerung, die ich immerhin beklage, nicht etwa einen Mangel des Wunsches, die Sache zu beschleunigen, erblicken, sondern dieselbe durch das Bestreben, die dadurch auf's Tiefste berührten kommunalen Interessen möglichst zu wahren und ein wohlerwogenes Gutachten Euer Excellenz vorlegen zu können, gütigst für entschuldigt halten.

Wenn ich mich, dieses vorausgeschickt, zur Besprechung der vorliegenden Frage selbst wende, so erlaube ich mir ergebenst zu bemerken, daß die Gemeindevertretung weniger die Prüfung und Beleuchtung der vorgelegenen Konzessionsgesuche und die Untersuchung der in denselben enthaltenen

*) Vgl. hiezu das Protokoll der 329. Sitzung des Wiener Gemeinderathes vom 21. Oktober 1864.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] werber [illegible] bahn [illegible] hiezu unter den [illegible] angeführten Vor- sichten und Bedingungen und [illegible] gebrachten Straßenstrecken [illegible].

Ueber die Frage der definitiven [illegible] oder Konzessionsertheilung ist der Gemeinderath [illegible] dermalen noch nicht in der Lage sich be- [illegible] auszusprechen, indem wohl erst die Resultate [illegible] Versuche abgewartet werden [illegible] bindendes, erschöpfendes Gutachten [illegible].

[illegible] Tragweite, welche eben die [illegible] Eisenbahnen für die kom- [illegible] hat, erscheint es eine doppelt [illegible] mit dem Urtheile über die [illegible] insolange zurückzuhalten, [illegible] Erfahrungen das erforderliche [illegible] werden.

[illegible] werden die Gründe, welche [illegible] diese Zurückhaltung auf- [illegible] und mit derselben darin über- [illegible] die Errichtung der Probebahnen [illegible] im kommunalen Interesse eine [illegible] und nothwendige Maßregel ist, [illegible] längeren Zeitraum hinaus je [illegible] eine oder mehrere Konzessionen [illegible].

[illegible] Zwecke erscheint die von den [illegible] verlangte Konzessionsdauer [illegible] im Allgemeinen für die Probebahn [illegible].

[illegible] sehr verschiedenen und für [illegible] Terrain- und Niveau- [illegible] Stadt lassen es nicht möglich [illegible] Probebahnen in jeder Straße [illegible].

[illegible] glaubt daher, daß fol- [illegible] Probelinien benützt werden [illegible]:

1. [illegible] von der Aspernbrücke [illegible] Schwimmschule.
2. [illegible] Hauptstraße.
3. [illegible] die Laftenstraße.
4. [illegible] Kärnthnerring zum [illegible].
5. [illegible] Schottenring bis [illegible].
6. [illegible] Döbling.
7. [illegible].
8. [illegible] Hauptstraße be- [illegible] den k. k. Stal- [illegible] hiezu nicht in [illegible] weil dieselbe zu steil [illegible] sehr ungünstigen Profile und von [illegible] aller Art zu stark be- nützt ist.

Weil jedoch gerade die Mariahilferstraße eine der frequentesten der Stadt, den Verkehr der inneren Stadt mit den außerhalb der Linien ge- legenen Ortschaften, dem Westbahnhofe und dem

k. k. Lustschlosse Schönbrunn vermittelt, so dürfte es demnach angemessen erscheinen, die Route für die, die Mariahilferstraße durchziehende Probebahn so viel wie möglich in die Nähe des Burgringes zu legen, und die Trace vom Burgringe entlang dem Weghuber'schen Kaffeehausgarten und dem großen Zeisig durch die Breitegasse zu wählen, an derem Endpunkte sie in die Mariahilferstraße einzubiegen hätte.

Durch ein solches Unternehmen, wie eine Pferdeeisenbahn, werden aber so viele öffentliche und kommunale Interessen berührt, daß es dem Gemeinderathe nothwendig erschien, bei den für die Anlage festzustellenden Modalitäten folgende Punkte besonders zu berücksichtigen:

1. Die Sicherheit des Verkehres.
2. Die Interessen des diese Bahnen benützenden Publikums.
3. Die Interessen des Verkehres.
4. Die Reinigung der Straßen.
5. Die Finanzen der Stadt Wien.

Hieraus ergeben sich folgende Bedingungen, deren Erfüllung von Seite der Unternehmer im öffentlichen Interesse und im Interesse der Stadt Wien unerläßlich erscheint:

a) Bevor die Arbeiten zur Herstellung irgend einer Strecke beginnen können, muß nach den für Bauherstellungen in Wien üblichen Formen vorgegangen werden. Es müssen insbesonders genaue und detaillirte Pläne für dieselben vorgelegt und Lokalisirungs-Kommissionen abgehalten werden.

b) In Straßen von wenigstens 5 Klafter Fahrbahnbreite kann ein Geleise gelegt werden. Zwei Geleise sollen nur in Straßen von 7 Klaftern Fahrbahnbreite und darüber gelegt werden.

Gegen die Legung eines kontinuirlichen Doppelgeleises entlang der ganzen Mariahilferstraße müßte jedoch entschieden Einsprache erhoben werden.

c) Die Straßenbahnen in Wien sollen alle einerlei Spurweite, und zwar gleich der der übrigen Eisenbahnen erhalten.

Gußeiserne Schienen dürfen nicht verwendet werden.

d) Die Fahrpreise und Abfahrtszeiten sind im Einvernehmen mit den Behörden festzustellen und müssen strenge eingehalten werden.

e) Alle Veränderungen, die in Folge der Straßeneisenbahnen an Kanälen, Röhrenleitungen oder am Niveau und an der Pflasterung nothwendig sind, müssen nach den Anordnungen des Stadtbauamtes von dem Unternehmer gemacht werden.

Dieselben bleiben auch für allen Schaden verantwortlich, der den Kanälen und den Röhrenleitungen durch die Straßeneisenbahn zugefügt werden könnte.

f) Die Straßen, in welchen die Pferdeeisenbahnen liegen, sind in einer Breite von 8 Fuß von den Unternehmern herzustellen, zu erhalten und zu reinigen.

Die Herstellung der Straßenbahn, die Reinigung vom Staub, Koth und Schnee, sowie die Bespritzung ist genau nach den Anordnungen des Stadtbauamtes auszuführen.

In jenen Straßen, wo zwei Geleise gelegt werden und an den Ausweichstellen ist das ganze zwischen den Geleisen liegende Pflaster in gleicher Weise von der Unternehmung herzustellen, zu erhalten und zu reinigen.

g) Wenn aus Rücksichten für die allgemeine Sicherheit bei Feierlichkeiten oder anderen Anlässen, oder wegen Herstellung von Kanälen oder Röhrenleitungen der Wagenverkehr in einer Strecke zeitweilig abgesperrt werden müßte, so hat sich die Unternehmung diesen Anordnungen ohne irgend einen Anspruch auf Schadenersatz zu fügen.

h) Der Kommune Wien steht es frei, nach Ablauf des Vertrages die Entfernung der sämmtlichen Geleise und die Herstellung der Straßen nach den Anordnungen des Stadtbauamtes zu verlangen, oder als Aequivalent dafür wenigstens sämmtliche Geleise zu beanspruchen.

Die Unternehmung kann jedoch zufolge der speziellen Vertragsbedingungen auch noch zu weiteren Abtretungen verpflichtet werden.

Die zu legende Kaution soll in einer solchen Höhe festgestellt werden, daß die obgenannte Straßenerhaltung auf einen Zeitraum von einem Jahre, Wiederherstellung und die Kosten für die Entfernung der Geleise vollständig gedeckt sind.

i) Die Kommune Wien behält sich vor, von jedem Unternehmer seinerzeit als Aequivalent für die Benützung ihrer Straßenarea die Entrichtung eines entsprechenden Platzzinses zu verlangen.

mehr oder weniger günstigen Bedingungen für die Konzessionsertheilung im Auge hatte, als daß es ihr vielmehr nothwendig erschien, die Frage der Errichtung der Pferde-Eisenbahnen vom prinzipiellen Standpunkte aus zu beleuchten.

Was nun zuvörderst die Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit der Pferde-Eisenbahnen betrifft, so läßt sich darüber wohl kein Zweifel erheben, da derlei Eisenbahnen in vielen großen Städten Europas und Amerikas bestehen, und wesentlich zur Erleichterung des Verkehres beitragen, da ein vermehrter und schneller Personenverkehr eine verminderte Fahrgebühr herbeiführt, überdies die gegenwärtig bestehenden großen Omnibusse denselben Raum, wie Eisenbahn-Wagen einnehmen und der Betrieb des Eisenbahn-Fuhrwerkes ein weit geregelter sein wird, als jener der Omnibusse.

Sowie schon bei der von der hochlöblichen k. k. Statthalterei am 9. April d. J. abgehaltenen kommissionellen Berathung von allen Behörden, welche dabei vertreten waren, einstimmig anerkannt wurde, daß die Errichtung solcher Pferde-Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr vortheilhaft und wünschenswerth erscheine; so hat sich in eben demselben Sinne der Gemeinderath der Stadt Wien in seiner Plenarsitzung vom 21. d. Mts. für die Zulässigkeit der Anlage von Pferde-Eisenbahnen im Prinzipe ausgesprochen.

Bevor jedoch an irgend eine Unternehmung eine definitive Konzession für die Herstellung solcher Eisenbahnen in Wien ertheilt wird, ist es dringend nöthig, vorerst Erfahrungen über den Betrieb derselben während zweier Jahre oder mindestens zweier Winter zu sammeln.

Nachdem dieser Zweck nur durch die Vornahme einer Probe, eines Versuches, erreicht werden kann, so beantragt der Gemeinderath, die hohe Staatsverwaltung wolle vorerst die Anlage von Probebahnen bewilligen und jedem Bewerber, der um die Bewilligung, eine solche Probebahn anlegen zu dürfen, ansucht, die Bewilligung hiezu unter den weiter unten angeführten Vorsichten und Bedingungen und in den in Vorschlag gebrachten Straßenstrecken ertheilen.

Ueber die Frage der definitiven Privilegiums- oder Konzessionsertheilung ist der Gemeinderath daher dermalen noch nicht in der Lage, sich bestimmt auszusprechen, indem wohl erst die Resultate der zu machenden Versuche abgewartet werden müssen, um ein bindendes, erschöpfendes Gutachten abgeben zu können.

Bei der großen Tragweite, welche eben die Einführung der Pferde-Eisenbahnen für die kommunalen Interessen hat, erscheint es eine doppelt gebotene Vorsicht, mit dem Urtheile über die definitive Konzessionirung insolange zurückzuhalten, bis die gesammelten Erfahrungen das erforderliche Substrat hiefür abgeben werden.

Euer Excellenz werden die Gründe, welche der Stadtvertretung diese Zurückhaltung auferlegen, würdigen, und mit derselben darin übereinstimmen, daß die Errichtung der Probebahnen im öffentlichen, wie im kommunalen Interesse eine wünschenswerthe und nothwendige Maßregel ist, bevor auf einen längeren Zeitraum hinaus je nach Umständen eine oder mehrere Konzessionen ertheilt werden.

Zu diesem Zwecke erscheint die von den Herren Konkurrenten verlangte Konzessionsdauer von 5 Jahren im Allgemeinen für die Probebahn annehmbar.

Die manchmal sehr verschiedenen und für den Verkehr ungünstigen Terrain- und Niveauverhältnisse unserer Stadt lassen es nicht möglich erscheinen, solche Probebahnen in jeder Straße anzulegen.

Der Gemeinderath glaubt daher, daß folgende Linien als Probelinien benützt werden könnten:

1. Die Praterstraße von der Aspernbrücke zur Nordbahn und Schwimmschule.
2. Die Landstraße Hauptstraße.
3. Die Ring- oder die Lastenstraße.
4. Die Straße vom Kärnthnerring zum Südbahnhofe.
5. Die Alserstraße vom Schottenring bis zur Hernalserlinie.
6. Die Straße nach Döbling.
7. Die Augartenstraße.
8. Was die Mariahilfer Hauptstraße betrifft, so könnte die Strecke von den k. k. Stallungen bis zur Laimgrubenkirche hiezu nicht in Antrag gebracht werden, weil dieselbe zu steil und schmal, bei einem sehr ungünstigen Profile und von Fuhrwerken aller Art zu stark benützt ist.

Weil jedoch gerade die Mariahilferstraße eine der frequentesten der Stadt, den Verkehr der inneren Stadt mit den außerhalb der Linien gelegenen Ortschaften, dem Westbahnhofe und dem

k. k. Lustschlosse Schönbrunn vermittelt, so dürfte es demnach angemessen erscheinen, die Route für die, die Mariahilferstraße durchziehende Probebahn so viel wie möglich in die Nähe des Burgringes zu legen, und die Trace vom Burgringe entlang dem Weghuber'schen Kaffeehausgarten und dem großen Zeisig durch die Breitegasse zu wählen, an derem Endpunkte sie in die Mariahilferstraße einzubiegen hätte.

Durch ein solches Unternehmen, wie eine Pferdeeisenbahn, werden aber so viele öffentliche und kommunale Interessen berührt, daß es dem Gemeinderathe nothwendig erschien, bei den für die Anlage festzustellenden Modalitäten folgende Punkte besonders zu berücksichtigen:

1. Die Sicherheit des Verkehres.
2. Die Interessen des diese Bahnen benützenden Publikums.
3. Die Interessen des Verkehres.
4. Die Reinigung der Straßen.
5. Die Finanzen der Stadt Wien.

Hieraus ergeben sich folgende Bedingungen, deren Erfüllung von Seite der Unternehmer im öffentlichen Interesse und im Interesse der Stadt Wien unerläßlich erscheint:

a) Bevor die Arbeiten zur Herstellung irgend einer Strecke beginnen können, muß nach den für Bauherstellungen in Wien üblichen Formen vorgegangen werden. Es müssen insbesonders genaue und detaillirte Pläne für dieselben vorgelegt und Lokalisirungs-Kommissionen abgehalten werden.

b) In Straßen von wenigstens 5 Klafter Fahrbahnbreite kann e i n Geleise gelegt werden. Zwei Geleise sollen nur in Straßen von 7 Klaftern Fahrbahnbreite und darüber gelegt werden.

Gegen die Legung eines kontinuirlichen Doppelgeleises entlang der ganzen Mariahilferstraße müßte jedoch entschieden Einsprache erhoben werden.

c) Die Straßenbahnen in Wien sollen alle einerlei Spurweite, und zwar gleich der der übrigen Eisenbahnen erhalten.

Gußeiserne Schienen dürfen nicht verwendet werden.

d) Die Fahrpreise und Abfahrtszeiten sind im Einvernehmen mit den Behörden festzustellen und müssen strenge eingehalten werden.

e) Alle Veränderungen, die in Folge der Straßeneisenbahnen an Kanälen, Röhrenleitungen oder am Niveau und an der Pflasterung nothwendig sind, müssen nach den Anordnungen des Stadtbauamtes von dem Unternehmer gemacht werden.

Dieselben bleiben auch für allen Schaden verantwortlich, der den Kanälen und den Röhrenleitungen durch die Straßeneisenbahn zugefügt werden könnte.

f) Die Straßen, in welchen die Pferdeeisenbahnen liegen, sind in einer Breite von 8 Fuß von den Unternehmern herzustellen, zu erhalten und zu reinigen.

Die Herstellung der Straßenbahn, die Reinigung vom Staub, Koth und Schnee, sowie die Bespritzung ist genau nach den Anordnungen des Stadtbauamtes auszuführen.

In jenen Straßen, wo zwei Geleise gelegt werden und an den Ausweichstellen ist das ganze zwischen den Geleisen liegende Pflaster in gleicher Weise von der Unternehmung herzustellen, zu erhalten und zu reinigen.

g) Wenn aus Rücksichten für die allgemeine Sicherheit bei Feierlichkeiten oder anderen Anlässen, oder wegen Herstellung von [illegible] oder Röhrenleitungen der Wagenverkehr [illegible] einer Strecke zeitweilig abgesperrt [illegible] müßte, so hat sich die Unternehmung [illegible] Anordnungen ohne irgend einen [illegible] auf Schadenersatz zu fügen.

h) Der Kommune Wien steht es [illegible] Ablauf des Vertrages die [illegible] sämmtlichen Geleise und die [illegible] Straßen nach den Anordnungen [illegible] bauamtes zu verlangen, [illegible] lent dafür wenigstens [illegible] beanspruchen.

Die Unternehmung [illegible] der speziellen [illegible] zu weiteren [illegible]

Die zu [illegible] solchen Höhe [illegible] genannte [illegible] Zeitraum von [illegible] und die [illegible] der Geleise vollständig [illegible]

i) Die [illegible] vor, von jedem [illegible] Aequivalent für die [illegible] die [illegible] Platzzinses

Ohne dem späteren Zeit vorbehaltenen Gutachten vorgreifen zu wollen, ob ein ausschließliches Privilegium oder Konzessionen an mehrere Unternehmungen und welche ertheilt werden sollten, so glaubt doch der Gemeinderath schon jetzt aussprechen zu können, daß die Konkurrenten Schaeck-Jaquet aus Genf und Moller aus Hamburg gleich vertrauenswürdig erscheinen und, daß unter sonst gleichen Bedingungen jedenfalls diesen beiden Konkurrenten und insbesonders Schaeck-Jaquet aus Genf vor anderen Bewerbern der Vorzug einzuräumen wäre, weil sie einerseits genaue, detailirte und bindende Offerte, die im Ganzen als günstig und zweckmäßig bezeichnet werden müssen, überreicht und andererseits auch die technischen Fähigkeiten nachgewiesen haben, ein solches Unternehmen zu leiten; ferner, weil sie schon seit 2 und theilweise seit 3 Jahren sich um diese Konzession beworben und bedeutende Auslagen gehabt haben. Die von den Konkurrenten angebotenen Bedingungen könnten seinerzeit die Basis für die weiteren Verhandlungen bilden.

Es werden jedoch die erst zu machenden Erfahrungen, die Anzahl und Richtung, sowie die Länge der Strecken, die Zeit, innerhalb welcher sie erbaut und in Betrieb gesetzt werden müssen, der eventuelle Vorbehalt einer Einlösung vor Ablauf der Konzessionsdauer von wesentlichem Einflusse auf die Feststellung derselben sein. Was den Konzessionswerber Alexander Mendel aus Amsterdam betrifft, so kann über denselben weiter keine Aeußerung abgegeben werden, weil derselbe nach den durch die Tagesblätter gebrachten Mittheilungen fallirt und aus seinem Aufenthaltsorte sich entfernt haben soll.

Ich hatte die Ehre, bereits mehrmals die hohe Wichtigkeit zu betonen, welche die Einführung der Pferdeeisenbahnen für die kommunalen Interessen hat und es demnach der Gemeindevertretung vom höchsten Werthe erscheinen muß, die Bedingungen zu kennen, unter welchen die hohe Staatsverwaltung nach vorausgegangener, im Einvernehmen mit der Kommune erfolgter prinzipieller Lösung der Konzessionsfrage seinerzeit ein Privilegium oder eine Konzession an einen oder mehrere Unternehmer zu ertheilen geneigt wäre, und ihr Gutachten über dieselben abzugeben.

Der Gemeinderath erlaubt sich schon jetzt demnach an die hohe Staatsverwaltung das dringende Ersuchen zu richten, ihm vor irgend welcher Konzessionirung diese Bedingungen zur Einsicht und Begutachtung hochgefälligst mitzutheilen.

Indem ich mir erlaube, Euer Excellenz ergebenst zu ersuchen, diese hier von der Gemeinde Wien im öffentlichen und kommunalen Interesse gestellten Anträge hohen Ortes hochgeneigtest zu befürworten, beehre ich mich zugleich, die hierauf Bezug habenden Akten und Pläne hochachtungsvollst vorzulegen.

Genehmigen Euer Excellenz . . . . . ꝛc.

6.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 12. November 1864, Z. 44698.

(G. R. Z. 6094, M. Z. 141031.)

An Seine des Herrn Bürgermeisters der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Dr. Andreas Zelinka, Hochwohlgeboren.

Euer Hochwohlgeboren!

Nachdem nunmehr das von dem Wiener Gemeinderathe abgeforderte Gutachten über die Errichtung von Pferdeeisenbahnen in Wien von Euer Hochwohlgeboren mit Bericht vom 24. v. Mts., Z. 3803, vorgelegt wurde, so wird zur Finalisirung dieser Angelegenheit Samstag, den 19. l. Mts. unter dem Vorsitze des Herrn k. k. Statthaltereirathes Wiedenfeld bei der k. k. Statthalterei um 10 Uhr Vormittags eine kommissionelle Besprechung stattfinden und werden Euer Hochwohlgeboren ersucht, hiezu Vertreter des Gemeinderathes, des Magistrates und Bauamtes abordnen zu wollen.

Empfangen Euer Hochwohlgeboren die Versicherung meiner vollkommenen Hochachtung.

Chorinsky m. p.

7.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 9. März 1865, Z. 9568.

Konzessions-Urkunde der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat mit hohem Erlasse vom 25. Februar 1865, Z. 16814, der Firma C. Schaeck-Jaquet & Ko. in Genf die Anlage einer oder mehrerer der als zulässig

dauer von 24 Jahren begnügen zu wollen erklärt hat.

Ingleichen hat sich Herr Moller verpflichtet, nach Ablauf der Konzessionsdauer das Geleise und todte Betriebsmaterial (mit Ausnahme der von der Gesellschaft erworbenen Grundstücke, Baulichkeiten und Pferde) unentgeltlich an die Kommune zu überlassen, und Herr Ullmann hat gar die Verbindlichkeit übernommen, das gesammte Bahngeleise mit Inbegriff des Unterbaues und der Schienen, ferner den gesammten fundus instructus mit alleiniger Ausnahme der Pferde unentgeltlich in das Eigenthum der Gemeinde zu übertragen.

Dagegen wird in der Konzession an die Herren Schaeck-Jaquet & Komp. nur bestimmt, daß nach Ablauf der Konzessionsdauer von der Kommune Wien die unentgeltliche Ueberlassung der Geleise gefordert werden könne.

Ferner geschieht in der Konzession nur der Pflasterung, Erhaltung und Reinigung der Straßen Erwähnung. Herr Moller hat außerdem noch die Schneeausschaufelung und Herr Ullmann diese sowohl, als die Bespritzung (mit sehr praktischen Bespritzungswägen) auf seine Kosten übernehmen zu wollen erklärt. Auch die Packwägen, die zur großen Bequemlichkeit des Publikums dienen und deren in den Eingaben von Moller und Ullmann insbesondere Erwähnung geschieht, sind in dem hohen Statthalterei-Erlasse nicht aufgeführt. Ebenso muß bemerkt werden, daß bei Verkehrsstörungen durch Herstellung von Kanälen, Wasserleitungen und dergleichen die Konzessionäre keine Entschädigung „für den ihnen aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust" sollen begehren können, während Ullmann überdies erklärt, auch für die „durch das Aufreißen des Pflasters oder der Schienen herbeigeführten Beschädigungen" keinerlei Vergütung zu verlangen, was offenbar für die Kommune viel günstiger ist.

Das weitere Anerbieten des Herrn Ullmann, die für Rechnung der Kommune etwa stattfindenden Militärtransporte unentgeltlich zu übernehmen, dann eine Anzahl von Fahrkarten zur Beförderung der Gemeindebeamten und Gemeindediener in Kommunalangelegenheiten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, findet sich ebenfalls in der Konzession an Herrn Schaeck-Jaquet & Komp. nicht berücksichtigt.

Auf diese Weise muß es auffallend erscheinen, daß die Interessen der Kommune in mehreren wesentlichen Punkten der weit günstigeren Offerte der Herren Moller oder Ullmann nicht berücksichtigt worden sind.

Der Gemeinderath fühlt dadurch die wohlbegründeten Interessen der Stadt Wien beeinträchtigt, indem die Rechte der Kommune, bei der Einführung dieses neuen, höchwichtigen und folgenreichen Institutes in entscheidender Weise mitzuwirken, wohl klar und zweifellos sind, diese aber Zeuge der erflossenen Entscheidung seitens der hohen Staatsverwaltung nicht in ihrem vollen Umfange gewürdigt worden sind.

Der Gemeinderath sieht sich demnach zu der bestimmten Erklärung veranlaßt, daß die Gemeinde an der von ihr zum Beschlusse erhobenen Ansicht festhalte, daß die Anlegung von Probebahnen kein ausschließendes Recht begründen, sondern daß sie jedem Bewerber gestattet werden solle, der darum ansucht und die erforderliche Garantie dafür darbietet und stellt die dringende Bitte, daß derselben auch von Seite der Staatsverwaltung die gebührende Berücksichtigung zu Theil werde.

Weiters erlaubt sich der Gemeinderath an die hohe k. k. n. ö. Statthalterei die Bitte um Genehmigung nachstehender Petite zu richten, indem selbe in der berechtigten Einflußnahme der Gemeinde auf die Austragung dieser Angelegenheit begründet und zum Schutze und zur Wahrung der kommunalen Interessen geboten erscheinen.

1. Daß die von anderen Bewerbern selbst angebotenen Begünstigungen der Kommune auch den Herren Schaeck-Jaquet & Komp. auferlegt werden mögen.

2. Daß bei der definitiven Genehmigung der Detailpläne, sowie bei etwaigen nachträglichen wesentlichen Abänderungen derselben, dann bei der Auswahl der Straßen, in denen die Anlage der Geleise und zwar eines oder zweier stattfinden soll, bei der Bestimmung der Fahrpreise und Fahrpläne, bei der Kontrolle über die Betriebsmittel und das beizustellende Personale, bei der Festsetzung der Kaution, wenn die Ordnung dieser Angelegenheiten nicht ganz in das Ressort der Gemeinde überlassen würde (wie es in Folge der der Kommune nach §. 64 der Gemeinde-Ordnung zustehenden Straßenpolizei eigentlich der Fall sein sollte) — jedenfalls die Vertreter der Kommune beigezogen werden sollen.

die Konzessionäre mit der Kommune Wien oder mit dem sonstigen Eigenthümer der Straße zu verständigen.

Auf Grund des Eingangs bezogenen hohen Ministerial-Erlasses wird der Firma C. Schaeck-Jaquet u. Komp. die Konzessionirung des ganzen Wiener Eisenbahnnetzes auf die Dauer von dreißig Jahren unter der Bedingung in Aussicht gestellt, daß die durch den Betrieb der Probelinien gewonnenen Erfahrungen die anstandslose Durchführbarkeit des Unternehmens, sowie dessen Gemeinnützigkeit in Beziehung auf die Forderung des öffentlichen Verkehres erweisen werden.

Es versteht sich übrigens von selbst, daß der genannten Firma in dem Falle, als derselben die definitive Konzession nicht ertheilt werden sollte, aus der Herstellung der Probelinien ein Anspruch auf künftige Einlösung oder Entschädigung von Seite des Staatsschatzes oder der Gemeinde nicht erwächst.

Auf Grundlage des bezogenen hohen Erlasses, mit welchem die k. k. n. ö. Statthalterei mit den weiteren Verhandlungen für die Baulizenzen und für die eventuelle Fortsetzung der Probebahnen außerhalb der Linien Wien's, sowie mit der Ueberwachung des Betriebes auf den Probelinien betraut wurde, wird die genannte Firma gleichzeitig aufgefordert, im Sinne dieser Bestimmungen das Einschreiten um Konzessionirung einer oder mehrerer der als zulässig erkannten Probelinien unter Vorlage des vollkommen instruirten Projektes hier zu überreichen, worüber sofort die weitere Verhandlung im kommissionellen Wege gepflogen werden wird.

Hievon wird der Wiener Magistrat mit Beziehung auf die Berichte vom 24. Oktober und 19. November v. J., Z. 3803 und 5810 unter Anschluß von 2 an den Wiener Gemeinderath gerichteten Gesuchen der Konzessionsbewerber A. F. Moller und Maurice Ullmann in Kenntniß gesetzt.

8.

Vorstellung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien

vom 24. April 1865, Z. 1349 und 1512, an die k. k. n. ö. Statthalterei

bezüglich der Ertheilung der Konzession für die Anlage von Probelinien für Pferdeeisenbahnen in Wien und Umgebung an die Firma C. Schaeck-Jaquet & Comp. in Genf.

Hochlöbliche k. k. Statthalterei!

Mit dem h. Erlasse der k. k. n. ö. Statthalterei vom 9. März 1865, Z. 9568, wurde bekannt gegeben, daß der Firma C. Schaeck-Jaquet & Komp. in Genf die Anlage einer oder mehrerer Probelinien für Pferdeeisenbahnen in Wien und Umgebung für die Dauer von 5 Jahren bewilligt und die Konzessionirung des ganzen Wiener Eisenbahnnetzes auf die Dauer von 30 Jahren unter der Bedingung in Aussicht gestellt wurde, daß die durch den Betrieb der Probelinien gewonnenen Erfahrungen die anstandslose Durchführbarkeit des Unternehmens, sowie dessen Gemeinnützigkeit für die Förderung des öffentlichen Verkehres erweisen würden.

Der ergebenst gefertigte Gemeinderath hat in seiner Sitzung vom 21. Oktober 1864 aber beschlossen, daß die Anlegung von Probebahnen Jedem gestattet werden sollte, der darum ansucht, eben um die verschiedenen Systeme mit einander zu vergleichen, ohne für die definitive Konzessionirung dadurch ein Präjudiz zu schaffen. Nun sind noch 3 Unternehmer um die Ueberlassung von Probelinien eingeschritten, Herr Moller aus Hamburg, Herr Mendel und Herr Moriz Ullmann & Komp.

Es ist nun aus dem Statthalterei-Erlasse nicht ersichtlich, ob das h. Handelsministerium geneigt ist, auch diesen Bewerbern die Bewilligung zur Errichtung von Probelinien zu ertheilen, oder ob es der Firma Schaeck-Jaquet & Komp. diesfalls ein Monopol zuwenden wolle; aus dem Umstande, daß die Gesuche der Herren Moller und Ullmann zurückgestellt wurden, scheint aber das Letztere hervorzugehen.

Ferner wird der genannten Firma Schaeck-Jaquet & Komp. eine definitive Konzession für 30 Jahre in Aussicht gestellt, während die Firma Ullmann & Comp. sich mit einer Konzessions-

1. Zur Anlegung und zum Betriebe einer Pferde-Eisenbahn in Wien ist die Bewilligung der Gemeinde als der Eigenthümerin des Straßengrundes erforderlich. Die Bewerber haben die mit den detaillirten Plänen instruirten Gesuche bei dem Magistrate zu überreichen, welcher dieselben nach Einvernehmung des Bauamtes dem Gemeinderathe zur definitiven Erledigung vorzulegen hat.

2. Jede Konzession, mag sie probeweise oder definitiv ertheilt werden, beschränkt sich auf die bestimmte Linie, die dem Konzessionswerber eingeräumt wurde, und ertheilt demselben durchaus kein Recht, gegen andere probeweise ertheilte oder definitive Konzessionen Einsprache zu erheben oder eine Entschädigung zu begehren.

3. Eine solche Konzession soll nie auf mehr als 20 Jahre ertheilt werden.

4. Pferde-Eisenbahnen können in der Regel nur in Straßen von mindestens 5 Klafter Fahrbreite und zwar bei einer Breite von 5—7 Klafter nur mit Einem Geleise und erst bei einer Breite von mindestens 7 Klafter mit zwei Geleisen angelegt werden, mit Ausnahme jener Stellen, an welchen ein Ausweichplatz als nothwendig sich herausstellt.

5. Die Spurweite der Pferde-Eisenbahngeleise hat mit der Geleisbreite der bestehenden Lokomotiv-Eisenbahnen übereinzustimmen.

6. Schienen aus Gußeisen dürfen nicht verwendet werden.

7. Alle Beschädigungen, welche bei der Anlegung und dem Betriebe der Pferde-Eisenbahnen am Straßenpflaster, an Kanälen, an Wasserleitungen, Gasröhren und anderen derlei Objekten zugefügt werden, müssen von der Unternehmung ersetzt werden.

8. In jenen Straßen, in denen sich das Bahngeleise befindet, hat die Unternehmung die Kosten der Erhaltung des Straßenpflasters bei einfachem Geleise in einer Breite von 8 Schuh, bei doppeltem Geleise insbesondere auch noch der zwischen beiden Geleisen befindlichen Straßenstrecke, sowie die Reinigung, Bespritzung und Entfernung des Schnees auf den erwähnten Strecken zu tragen.

Die Gemeinde hat zu bestimmen, ob diese Arbeiten durch ihre eigenen Organe ausgeführt werden sollen, oder ob sie der Unternehmung zur Ausführung nach den Weisungen des Bauamtes überlassen werden sollen.

Für die Reinheit und Befahrbarkeit der Geleise hat die Unternehmung auf eigene Kosten durch ihre eigenen Bediensteten selbst zu sorgen.

9. Was das System der Konstruktion der Transportmittel betrifft, so soll dasselbe dem Gemeinderathe zur Genehmigung vorgelegt werden und auf sein Verlangen die verschiedenen Systeme durch die Unternehmung auf deren Kosten probeweise eingeführt werden, und es sind bei der Konstruktion und der Verwendung derselben alle jene Vorsichten zu beobachten, welche die Sicherheit des Transportes, sowie des ungestörten Straßenverkehres erheischt.

Ueberhaupt behält sich der Gemeinderath die Genehmigung der ganzen Art des Betriebes vor.

10. Der Fahrplan (die Bestimmung der Abfahrtszeit) und die Betriebsordnung sind der Genehmigung der Gemeindeverwaltung zu unterziehen.

11. Die Feststellung der Fahrpreise hat im Einvernehmen mit der Gemeindeverwaltung zu geschehen; ebenso ist eine Vereinbarung zwischen der Unternehmung und der Kommune zur Benützung der Bahn zu Gemeindezwecken zu treffen.

12. Sollten durch Herstellung des Straßenpflasters, durch Anlegung oder Ausbesserung von Kanälen, Wasserleitungen, Gasleitungen oder sonst durch Bauführungen, die auf Kosten der Gemeinde oder aus öffentlichen Rücksichten unternommen werden, irgend welche unvermeidliche Beschädigungen an dem Eigenthume der Unternehmung herbeigeführt werden, so hat dieselbe keinen Ersatz hiefür anzusprechen.

13. Ingleichen gebührt der Unternehmung kein Ersatz für den ihr aus einer zeitweiligen Einstellung des Betriebes (wegen Bauherstellungen, Truppenmärschen, Prozessionen, Feierlichkeiten u. s. w.) erwachsenden Verluste. Insbesondere darf gegen die Zeit und Dauer, wenn die Kommune dergleichen Herstellungen vorzunehmen gedenkt und ausführt, von Seite der Unternehmung keine Einsprache erhoben werden.

14. Die Unternehmung kann gegen das Befahren oder Ueberfahren, gegen das Uebersetzen und Durchkreuzen ihrer Geleise durch andere Transportmittel oder Bahnanlagen keine Einsprache erheben.

15. Die Unternehmung ist verpflichtet, für die Probezeit jährlich für jeden Wagen, den sie verwendet, wenn derselbe für nicht mehr als zehn Personen bestimmt ist, 8 fl. 40 kr., und wenn

Dem Gemeinderathe ist auch eine Denkschrift über die projektirte Eisenbahn von Wien über Tulln, Wittingau nach Eger und Prag (Kaiser Franz-Josef-Bahn) von der Geschäftsleitung dieser projektirten Bahn zugemittelt worden, in welcher auf Seite 8 Folgendes bemerkt ist:

„Die Situation der projektirten Verbindungsbahn mit dem k. k. Hauptzollamte in Wien im Niveau des Franz-Josef-Quai, welche mit Pferden betrieben werden soll, würde auch einen Anschluß an die zukünftigen Wiener Pferdebahnen und somit den Steinkohlentransport in die Vorstädte und die Lebensmittelzufuhr zu den Markthallen ohne Umladung ausführbar machen, wenn die genannten Pferdebahnen diesem Zwecke entsprechend konstruirt werden."

Der Gemeinderath ist nun der wohlbegründeten Ansicht, daß eine Verbindung des projektirten Bahnhofes der Franz-Josefs-Bahn nächst der Augartenbrücke mit dem Hauptzollamte durch eine Straßenbahn (Pferde-Eisenbahn) im öffentlichen Interesse als sehr wünschenswerth erscheine, und daß daher in der Konzession der Herren Schaeck-Jaquet & Komp. der Franz-Josefs-Bahn das Recht gewahrt werden solle, eine Straßenbahn zur Verbindung mit dem Hauptzollamte, jedoch nur für ihren Verkehr anzulegen.

Diese Kautele erscheint als sehr nothwendig, um etwaigen Einstreuungen der Konzessionäre von Pferde-Eisenbahnen zu begegnen und der ergebenst gefertigte Gemeinderath stellt schließlich die Bitte, die hohe k. k. Statthalterei wolle entweder selbst verfügen oder sich höheren Orts gütigst dafür verwenden: Daß sowohl bei der Ertheilung der Konzession an die Herren Schaeck-Jaquet & Komp. als bei der allfälligen Konzessionirung irgend einer anderen Unternehmung festgesetzt werde, daß, falls die projektirte Franz-Josefs-Bahn die Errichtung einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe (nächst der Augartenbrücke) und dem k. k. Hauptzollamte gestattet werden würde, von den Konzessionären dagegen keinerlei Einwendung erhoben, noch irgend ein Entschädigungsanspruch geltend gemacht werden könne.

Indem der Gemeinderath diese im wohlverstandenen Interesse der Kommune in seiner Plenarsitzung vom 21. April nahezu mit Stimmeneinhelligkeit gefaßten Beschlüsse und Anträge der hohen k. k. Statthalterei zur Genehmigung unterbreitet, gibt sich derselbe der angenehmen Hoffnung hin, daß die hohe k. k. Statthalterei denselben Folge zu geben sich hochgnädigst bestimmt finden wird.

9.

Präsidial-Erinnerung

des Herrn Bürgermeisters für den Herrn Obmann der I. Sektion des Wiener Gemeinderathes vom 3. Mai 1865, G. R. Z. 1349 und 1512.

Bei Gelegenheit des Referates der I. Sektion in Betreff der an die h. Statthalterei zu richtenden Vorstellung bezüglich der Konzessionirung der Firma Schaeck-Jaquet & Komp. in Genf zur Errichtung von Pferde-Eisenbahnen in Wien in der Plenarsitzung vom 21. April d. J. hat der Gemeinderath über Antrag des Gemeinderathes Klemm beschlossen, die I. Sektion werde beauftragt, die nöthigen Berathungen über die näheren Modalitäten der Eröffnung dieser Pferde-Eisenbahnen, wie in Betreff der Besteuerung und der sonstigen im Interesse der Kommune nothwendig scheinenden Stipulationen zu pflegen.

Ich ersuche Sie demnach, Herr Obmann, im Sinne dieses Beschlusses das Erforderliche vorzukehren und in der I. Sektion in Berathung nehmen zu lassen.

10.

Gemeinderaths-Beschlüsse

vom 16., 20. und 23. Juni 1865 und 5. April 1866, Z. 1349, 1512, 2859 und 7066, Mag. Z. 47641, betreffs der Bestimmung der näheren Modalitäten der Eröffnung der Pferde-Eisenbahnen.

Der Gemeinderath hält an dem in der 329. Sitzung vom 21. Oktober 1864 gefaßten Beschlusse fest, daß vorläufig nur probeweise Konzessionen zur Anlegung und zum Betriebe von Pferde-Eisenbahnen in Wien ertheilt werden sollen, und daß die Ertheilung einer definitiven Konzession erst nach Maßgabe der gemachten Erfahrungen stattfinden könne.

1. Zur Anlegung und zum Betriebe einer Pferde-Eisenbahn in Wien ist die Bewilligung der Gemeinde als der Eigenthümerin des Straßengrundes erforderlich. Die Bewerber haben die mit den detaillirten Plänen instruirten Gesuche bei dem Magistrate zu überreichen, welcher dieselben nach Einvernehmung des Bauamtes dem Gemeinderathe zur definitiven Erledigung vorzulegen hat.

2. Jede Konzession, mag sie probeweise oder definitiv ertheilt werden, beschränkt sich auf die bestimmte Linie, die dem Konzessionswerber eingeräumt wurde, und ertheilt demselben durchaus kein Recht, gegen andere probeweise ertheilte oder definitive Konzessionen Einsprache zu erheben oder eine Entschädigung zu begehren.

3. Eine solche Konzession soll nie auf mehr als 20 Jahre ertheilt werden.

4. Pferde-Eisenbahnen können in der Regel nur in Straßen von mindestens 5 Klafter Fahrbreite und zwar bei einer Breite von 5—7 Klafter nur mit Einem Geleise und erst bei einer Breite von mindestens 7 Klafter mit zwei Geleisen angelegt werden, mit Ausnahme jener Stellen, an welchen ein Ausweichplatz als nothwendig sich herausstellt.

5. Die Spurweite der Pferde-Eisenbahngeleise hat mit der Geleisbreite der bestehenden Lokomotiv-Eisenbahnen übereinzustimmen.

6. Schienen aus Gußeisen dürfen nicht verwendet werden.

7. Alle Beschädigungen, welche bei der Anlegung und dem Betriebe der Pferde-Eisenbahnen am Straßenpflaster, an Kanälen, an Wasserleitungen, Gasröhren und anderen derlei Objekten zugefügt werden, müssen von der Unternehmung ersetzt werden.

8. In jenen Straßen, in denen sich das Bahngeleise befindet, hat die Unternehmung die Kosten der Erhaltung des Straßenpflasters bei einfachem Geleise in einer Breite von 8 Schuh, bei doppeltem Geleise insbesondere auch noch der zwischen beiden Geleisen befindlichen Straßenstrecke, sowie die Reinigung, Bespritzung und Entfernung des Schnees auf den erwähnten Strecken zu tragen.

Die Gemeinde hat zu bestimmen, ob diese Arbeiten durch ihre eigenen Organe ausgeführt werden sollen, oder ob sie der Unternehmung zur Ausführung nach den Weisungen des Bauamtes überlassen werden sollen.

Für die Reinheit und Befahrbarkeit der Geleise hat die Unternehmung auf eigene Kosten durch ihre eigenen Bediensteten selbst zu sorgen.

9. Was das System der Konstruktion der Transportmittel betrifft, so soll dasselbe dem Gemeinderathe zur Genehmigung vorgelegt werden und auf sein Verlangen die verschiedenen Systeme durch die Unternehmung auf deren Kosten probeweise eingeführt werden, und es sind bei der Konstruktion und der Verwendung derselben alle jene Vorsichten zu beobachten, welche die Sicherheit des Transportes, sowie des ungestörten Straßenverkehres erheischt.

Ueberhaupt behält sich der Gemeinderath die Genehmigung der ganzen Art des Betriebes vor.

10. Der Fahrplan (die Bestimmung der Abfahrtszeit) und die Betriebsordnung sind der Genehmigung der Gemeindeverwaltung zu unterziehen.

11. Die Feststellung der Fahrpreise hat im Einvernehmen mit der Gemeindeverwaltung zu geschehen; ebenso ist eine Vereinbarung zwischen der Unternehmung und der Kommune zur Benützung der Bahn zu Gemeindezwecken zu treffen.

12. Sollten durch Herstellung des Straßenpflasters, durch Anlegung oder Ausbesserung von Kanälen, Wasserleitungen, Gasleitungen oder sonst durch Bauführungen, die auf Kosten der Gemeinde oder aus öffentlichen Rücksichten unternommen werden, irgend welche unvermeidliche Beschädigungen an dem Eigenthume der Unternehmung herbeigeführt werden, so hat dieselbe keinen Ersatz hiefür anzusprechen.

13. Ingleichen gebührt der Unternehmung kein Ersatz für den ihr aus einer zeitweiligen Einstellung des Betriebes (wegen Bauherstellungen, Truppenmärschen, Prozessionen, Feierlichkeiten u. s. w.) erwachsenden Verluste. Insbesondere darf gegen die Zeit und Dauer, wenn die Kommune dergleichen Herstellungen vorzunehmen gedenkt und ausführt, von Seite der Unternehmung keine Einsprache erhoben werden.

14. Die Unternehmung kann gegen das Befahren oder Ueberfahren, gegen das Uebersetzen und Durchkreuzen ihrer Geleise durch andere Transportmittel oder Bahnanlagen keine Einsprache erheben.

15. Die Unternehmung ist verpflichtet, für die Probezeit jährlich für jeden Wagen, den sie verwendet, wenn derselbe für nicht mehr als zehn Personen bestimmt ist, 8 fl. 40 kr., und wenn

[illegible]

Die Unternehmung ist in diesem Falle auch [illegible] Stationsgebäude [illegible] Sachverständige festzusetzenden Preis an die Kommune zu überlassen, wenn letztere dieselben um den ermittelten Preis [illegible] will.

Die Ueberlassung der zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenstände ist die Kommune zu fordern nicht berechtigt, sie ist aber auch nicht zur Uebernahme derselben [illegible].

Diese Grundlage sind zur Kenntniß der hohen Staatsverwaltung zu bringen.

* [illegible] vom 5. April 1868, Z. 7068, [illegible] genehmigt wurde, [illegible] „wenn auch in dem [illegible] so doch nicht in dem Sinne [illegible] gemeint war.“

11.

Protokoll

[illegible]

[illegible] Tramway-Gesellschaft [illegible]

[illegible] Herren [illegible]

[illegible]

Tramway-Gesellschaft [illegible]

[illegible]

Nachdem [illegible] der Kommune [illegible] und der [illegible] Tramway-Gesellschaft [illegible] der Pferde- [illegible] rücksichtlich [illegible] Lohnwagen- [illegible] ein endgiltiges Uebereinkommen [illegible] nicht getroffen werden konnte, so nahm die [illegible] Kommission [illegible] der Tramway-Gesellschaft, [illegible] Erledigung derselben eingegangen [illegible], zum Anlasse einer kommissionellen Verhandlung mit den Herren Vertretern der Gesellschaft, um auf diesem Wege zur Austragung aller streitigen Punkte zu gelangen.

Zu dieser kommissionellen Verhandlung wurden die Vertreter der Wiener Tramway-Gesellschaft Carl Schaeck-Jaquet & Comp. eingeladen und am heutigen Tage in Anwesenheit des Herrn Gustav von Dreyhausen als Vertreter der

öffentlichen Interesse als unstatthaft darstellen, oder sollte das Unternehmen seitens der Konzessionäre aufgegeben werden, so sind diese verpflichtet, das Bahngeleise über Anordnung der Gemeindeverwaltung sofort zu entfernen und die Straße wieder in den alten Zustand herzustellen, ohne daß ihnen dießfalls eine Entschädigung gebührt.

17. Die Unternehmung hat zur Sicherstellung ihrer Verbindlichkeit eine von der Gemeindeverwaltung zu bestimmende Kaution zu leisten und während der ganzen Konzessionsdauer in gleicher Höhe zu erhalten.

18. Nach Ablauf der Dauer der definitiven Konzession soll es in der Wahl der Gemeinde gelegen sein, entweder die Bahn zu übernehmen, oder die Unternehmung zu verhalten, daß sie die Straßen auf ihre Kosten wieder in den früheren Stand versetze.

Im Falle, als die Gemeinde sich bewogen findet, die Bahn zu übernehmen, geht das Geleise mit dem Unterbaue sogleich ohne Entgelt und unmittelbar an die Kommune über und hat die Unternehmung die Bahn im brauchbaren Stande zu übergeben. Die Unternehmung ist in diesem Falle auch verpflichtet, die in Wien befindlichen Remisen und Stationsgebäude um einen durch beeidete Sachverständige festzusetzenden Preis an die Kommune zu überlassen, wenn letztere dieselben um den ermittelten Preis übernehmen will.

Die Ueberlassung der zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenstände ist die Kommune zu fordern nicht berechtigt, sie ist aber auch nicht zur Uebernahme derselben verpflichtet.

Schließlich erklärt noch der Herr Vertreter der Wiener Tramway-Gesellschaft Karl Schaeck-Jaquet & Komp. im Namen derselben, daß die Gesellschaft bereit sei, für die Ueberlassung der Standplätze und die Benützung der Fahrbahn in der Strecke vom Schottenring bis zur Hernalserlinie an die Kommune einen jährlichen Platzzins von einhundert Gulden ö. W. zu entrichten und zur Sicherstellung ihrer Verbindlichkeiten gegen die Kommune für die Strecke vom Schottenring bis zur Hernalserlinie eine Kaution im Betrage von sechstausend Gulden ö. W. beim städt. Oberkammeramte zu erlegen.

Endlich wiederholt der Herr Vertreter der Wiener Tramway-Gesellschaft die Bitte, es möge aus den bereits angeführten Gründen auch von Seite der Kommune der Gesellschaft für die Benützung des Straßengrundes eine Konzessionsdauer von dreißig Jahren bewilliget werden.

Für die Wiener Tramway-Gesellschaft
C. Schaeck-Jaquet & Komp.:

Gustav von Dreyhausen m. p.,

Kolatschek m. p., **J. Leitner** m. p.,
Stadler m. p., Schriftführer, **W. Frankl** m. p.,
Max Friedmann m. p.,
Dr. Newald m. p., **Böhm** m. p., Magistratsrath,
Brauts m. p.,
Fr. Stach m. p., **Barbier** m. p., Magistratsrath.
F. Löblich m. p.,

Vidi:

Zelinka m. p., Bürgermeister.

12.

Der Gemeinderaths-Beschluß vom 5. April 1866, Z. 1349,

betreffend die Bestimmung der näheren Modalitäten der Eröffnung der Pferdeeisenbahnen

ist beim Gemeinderaths-Beschlusse vom 16. Juni 1865 abgedruckt.

13.

Bericht

des Magistrates der Stadt Wien ddto. 15. Oktober 1866, Z. 68983,

an die hohe k. k. Statthalterei

über das Gesuch der Wiener Tramway-Gesellschaft Schaeck-Jaquet & Ko. um die Verleihung der definitiven Konzession zum Bau und Betrieb des für Wien projektirten Pferdeeisenbahnnetzes.

In dem mit dem h. Bescheide vom 26. Mai v. J., Z. 17744, herabgelangten und in der Anlage mitfolgenden Gesuche bittet die Wiener Tramway-Gesellschaft Karl Schaeck-Jaquet & Ko. um die Verleihung der definitiven Konzession zum Baue und Betriebe des für Wien projektirten Pferdeeisenbahnnetzes.

Da die Gesellschaft in diesem Gesuche bemerkte, daß sie ein gleiches Gesuch auch bei dem Wiener Gemeinderathe eingegeben habe, so mußte vor Erstattung des von der h. k. k. Statthalterei abverlangten Berichtes die Beschlußfassung des Letzteren abgewartet werden.

Diese ist nun in der Plenarsitzung vom 2. d. Mts.*) dahin erfolgt, daß das erwähnte Ansuchen der genannten Gesellschaft abzuweisen wäre, und daß Letztere von diesem Beschlusse verständigt werde.

Der Gemeinderath hat nämlich in seinen Sitzungen vom 16., 20. und 23. Juli 1865 die Modalitäten für die Eröffnung und den Betrieb von Pferdeeisenbahnen festgesetzt und diese in der Gemeinderaths-Sitzung vom 5. April 1866 amendirten und richtig gestellten Bestimmungen sind von der Wiener Tramway-Gesellschaft in dem gemeinderäthlichen Kommissionsprotokolle vom 24. Februar 1866 vollinhaltlich mit alleiniger Ausnahme des die Dauer der definitiven Konzession betreffenden Paragraphen angenommen worden.

Von diesen Bestimmungen setzt der §. 2 Folgendes fest:

Jede Konzession, mag sie probeweise oder definitiv ertheilt werden, beschränkt sich auf die bestimmte Linie, die dem Konzessionswerber eingeräumt wurde und ertheilt demselben durchaus kein Recht, gegen andere probeweise oder definitive Konzessionen Einsprache zu erheben oder eine Entschädigung zu begehren.

Durch die Festsetzung dieses Paragraphen hat nun der Gemeinderath den Entschluß manifestirt, eine Monopolisirung des Eisenbahnbetriebes in den Händen Einer Unternehmung nicht aufkommen zu lassen und er hat diesen Entschluß nicht nur wiederholt ausgesprochen, sondern auch in einer an das hohe k. k. Staatsministerium gerichteten Eingabe auf das Nachdrücklichste betont.

Das Gesuch der Tramway-Gesellschaft um die definitive Konzession zum Bau und Betriebe des für Wien projektirten Pferdeeisenbahnnetzes widerstreitet nun geradezu dem Wortlaute des von dieser Gesellschaft laut des obenerwähnten gemeinderäthlichen Kommissionsprotokolles angenommenen Paragraphen und die Gemeinde kann und wird niemals eine so allgemeine Konzession, wie sie begehrt wird, ertheilen.

Die Bewilligung dieses Ansuchens würde gerade das zur faktischen Folge haben, was der Gemeinderath bemüht war, mit aller Kraft hintanzuhalten, nämlich die Monopolisirung des Eisenbahnnetzes.

Der Magistrat muß daher in Gemäßheit des demselben bekannt gegebenen Gemeinderaths-Beschlusses vom 2. d. Mts., Z. 2620, auf die Zurückweisung des vorliegenden Ansuchens der Tramway-Gesellschaft den gehorsamsten Antrag stellen.

*) G. R. Z. 2620, Mag. Z. 126617, registrirt ad Mag. Z. 68983 ex 1866.

14.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 15. März 1867, Z. 8828,

an den Herrn Bürgermeister der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Dr. Andreas Zelinka, Hochwohlgeboren.

Das k. k. Handelsministerium hat mit hohem Erlasse vom 11. l. M., Z. 4386, in Gemäßheit der A. h. Entschließung vom 8. März l. J. der Wiener Tramway-Gesellschaft der Herren Schaeck-Jaquet & Komp. mit Rücksicht auf ihre bei dem h. Ministerium überreichte Eingabe vom 28. Dezember 1866 die angesuchte definitive Konzession:

1. Für die bereits im Betriebe befindliche Probelinie: „Schottenring—Dornbach";

2. für eine Pferdeeisenbahn auf der Mariahilferstraße mit eventueller Verlängerung nach Hietzing;

3. für eine Pferdeeisenbahn in der Praterstraße mit eventueller Verlängerung derselben bis zum Bahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und zu den Kaisermühlen; dann

4. für eine Verbindung der sub 1, 2 und 3 genannten Linien mittelst einer auf dem entfallenden Theile der Ringstraße anzulegenden Pferdeeisenbahn auf die Dauer von dreißig Jahren unter den rücksichtlich der Anlage der Probelinie bisher vorgeschriebenen Bedingungen, sowie unter Festhaltung der von den Konzessionären in der

öffentlichen Interesse als unstatthaft darstellen, oder sollte das Unternehmen seitens der Konzessionäre aufgegeben werden, so sind diese verpflichtet, das Bahngeleise über Anordnung der Gemeindeverwaltung sofort zu entfernen und die Straße wieder in den alten Zustand herzustellen, ohne daß ihnen dießfalls eine Entschädigung gebührt.

17. Die Unternehmung hat zur Sicherstellung ihrer Verbindlichkeit eine von der Gemeindeverwaltung zu bestimmende Kaution zu leisten und während der ganzen Konzessionsdauer in gleicher Höhe zu erhalten.

18. Nach Ablauf der Dauer der definitiven Konzession soll es in der Wahl der Gemeinde gelegen sein, entweder die Bahn zu übernehmen, oder die Unternehmung zu verhalten, daß sie die Straßen auf ihre Kosten wieder in den früheren Stand versetze.

Im Falle, als die Gemeinde sich bewogen findet, die Bahn zu übernehmen, geht das Geleise mit dem Unterbaue sogleich ohne Entgelt und unmittelbar an die Kommune über und hat die Unternehmung die Bahn im brauchbaren Stande zu übergeben. Die Unternehmung ist in diesem Falle auch verpflichtet, die in Wien befindlichen Remisen und Stationsgebäude um einen durch beeidete Sachverständige festzusetzenden Preis an die Kommune zu überlassen, wenn letztere dieselben um den ermittelten Preis übernehmen will.

Die Ueberlassung der zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenstände ist die Kommune zu fordern nicht berechtigt, sie ist aber auch nicht zur Uebernahme derselben verpflichtet.

Schließlich erklärt noch der Herr Vertreter der Wiener Tramway-Gesellschaft Karl Schaeck-Jaquet & Komp. im Namen derselben, daß die Gesellschaft bereit sei, für die Ueberlassung der Standplätze und die Benützung der Fahrbahn in der Strecke vom Schottenring bis zur Hernalserlinie an die Kommune einen jährlichen Platzzins von einhundert Gulden ö. W. zu entrichten und zur Sicherstellung ihrer Verbindlichkeiten gegen die Kommune für die Strecke vom Schottenring bis zur Hernalserlinie eine Kaution im Betrage von sechstausend Gulden ö. W. beim städt. Oberkammeramte zu erlegen.

Endlich wiederholt der Herr Vertreter der Wiener Tramway-Gesellschaft die Bitte, es möge aus den bereits angeführten Gründen auch von Seite der Kommune der Gesellschaft für die Benützung des Straßengrundes eine Konzessionsdauer von dreißig Jahren bewilliget werden.

Für die Wiener Tramway-Gesellschaft
C. Schaeck-Jaquet & Komp.:

Gustav von Dreyhausen m. p.,

Kolatschek m. p., **J. Leitner m. p.,**
Stadler m. p., Schriftführer, **W. Frankl m. p.,**
Max Friedmann m. p.,
Dr. Newald m. p., **Böhm m. p.,** Magistratsrath,
Brants m. p.,
Fr. Stach m. p., **Barbier m. p.,** Magistratsrath.
F. Löblich m. p.,

Vidi:

Zelinka m. p.,
Bürgermeister.

12.

Der Gemeinderaths-Beschluß vom 5. April 1866, Z. 1349,

betreffend die Bestimmung der näheren Modalitäten der Eröffnung der Pferdeeisenbahnen

ist beim Gemeinderaths-Beschlusse vom 16. Juni 1865 abgedruckt.

13.

Bericht

des Magistrates der Stadt Wien ddto 15. Oktober 1866, Z. 68983,

an die hohe k. k. Statthalterei

über das Gesuch der Wiener Tramway-Gesellschaft Schaeck-Jaquet & Ko. um die Verleihung der definitiven Konzession zum Bau und Betrieb des für Wien projektirten Pferdeeisenbahnnetzes.

In dem mit dem h. Bescheide vom 26. Mai v. J., Z. 17744, herabgelangten und in der Anlage mitfolgenden Gesuche bittet die Wiener Tramway-Gesellschaft Karl Schaeck-Jaquet & Ko. um die Verleihung der definitiven Konzession zum Baue und Betriebe des für Wien projektirten Pferdeeisenbahnnetzes.

15.

Erlaß

der k. k. n. ö. Statthalterei vom 6. April 1867, Nr. 10312,

an Seine des Herrn Bürgermeisters der Haupt- und Residenzstadt Wien, Dr. Andreas Zelinka, Hochwohlgeboren.

(G. R. Z. 1639.)

Ueber das Einschreiten der Wiener Tramway-Gesellschaft Karl Schaeck-Jaquet & Komp. um Feststellung und Genehmigung der Straßeneisenbahnstrecke vom Schottenringe über den Burg-, Opern-, Kärnthner-, Kolowrat- und Stubenring, die Aspernbrücke, die Asperngasse und Praterstraße bis zum Praterstern wird Montag, den 15. l. M., eine kommissionelle Verhandlung unter Leitung des k. k. Statthaltereirathes Ritter von Wiedenfeld behufs Prüfung der vorliegenden Baupläne und Feststellung der Bedingungen und Modalitäten der Bauführung stattfinden, zu welcher Euer Hochwohlgeboren Vertreter der Kommune, des Magistrates und des städtischen Bauamtes abordnen wollen.

Die Kommissionsmitglieder versammeln sich um 10 Uhr Vormittags bei der k. k. Statthalterei im Kommissionszimmer im 1. Stocke.

Empfangen Euer Hochwohlgeboren die Versicherung meiner vollkommenen Hochachtung.

Chorinsky m. p.

16.

Note

des Bürgermeisters der Stadt Wien ddto. 9. April 1867, G. R. Z. 1639, an Se. Excellenz den Herrn Statthalter Grafen Chorinsky.

Euere Excellenz hatten die Güte, mich mit der hochgeschätzten Zuschrift vom 6. d. Mts., Z. 10312, in die Kenntniß zu setzen, daß über das Einschreiten der Wiener Tramway-Gesellschaft Karl Schaeck-Jaquet & Komp. um Feststellung und Genehmigung der Straßeneisenbahnstrecke vom Schottenringe über den Burg-, Opern-, Kärnthner-, Kolowrat- und Stubenring, die Aspernbrücke, die Asperngasse und Praterstraße bis zum Praterstern für Montag, den 15. d. Mts., eine kommissionelle Verhandlung behufs Prüfung der vorliegenden Baupläne und Feststellung der Bedingungen und Modalitäten der Bauführung anberaumt wurde. Unter Einem ersuchten mich Euere Excellenz zu dieser Kommission Vertreter der Kommune, des Magistrates und des städt. Bauamtes abzuordnen.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft Karl Schaeck-Jaquet & Komp. ist nun auch bei der Kommune Wien um die Bewilligung zur Anlage und zum Betriebe dieser Pferdeeisenbahnstrecke und einer zweiten Linie über Mariahilf nach Hietzing unter Vorlage der Pläne eingeschritten, nachdem hiezu die Bewilligung der Gemeinde Wien als der Eigenthümerin des Straßengrundes nach §. 1 der vom Wiener Gemeinderathe in Betreff der Eröffnung der Pferdeeisenbahnen festgesetzten Bestimmungen erforderlich ist.

Diese Pläne erfordern mit Rücksicht auf die durch die Anlage der projektirten Pferdeeisenbahnen vielfach berührten kommunalen Interessen, sowie wegen der Sicherung kommunaler Objekte, wie Kanäle, der Gas- und Wasserleitungsröhren, der Pflasterung 2c. ein genaues eingehendes Studium und eine sorgfältige, reifliche Prüfung behufs der Wahrung und Sicherstellung der Rechte und Interessen der Kommune Wien.

Zu diesem Zwecke wurde das von der Tramway-Gesellschaft hieramts überreichte Gesuch sammt Projekt dem Stadtbauamte und dem Magistrate zur Prüfung und Begutachtung übermittelt.

Obwohl ich diesen Organen die beschleunigste Amtshandlung aufgetragen habe, so ist es doch nicht möglich, diese Arbeiten bis zu dem anberaumten Tage der kommissionellen Verhandlung insoweit zu beendigen, daß das vorgelegte Projekt geprüft und vom Gemeinderathe über das Ansuchen ein Beschluß gefaßt ist. Die Intervention der Vertreter der Kommune Wien und deren Exekutivorgane würde aber bei diesen Verhältnissen von wenig Werth und Nutzen für die Sache sein, insolange sie nicht vollständig instruirt und in der Lage sind, ihre begründeten Anschauungen darlegen zu können.

Ich erlaube mir daher an Euere Excellenz das ergebenste Ansuchen zu stellen, hochgefälligst die für den 15. d. M. anberaumte kommissionelle Berathung bis zum Eintritte dieses Zeitpunktes vertagen zu wollen, den möglichst zu beschleunigen ich mir zur besonderen Aufgabe gemacht habe.

Genehmigen Euere Excellenz 2c.

17.

Note

des Herrn Bürgermeisters vom 13. Mai 1867, G. R. Z. 2242,

an Seine des Herrn Statthalters Grafen Chorinsky, Excellenz.

Mit dem hochgeschätzten Schreiben vom 8. d. M., Z. 12028, haben Euere Excellenz mich aufgefordert, die Vollendung der zur Prüfung der von der Tramway-Gesellschaft überreichten Pläne für die Anlage einer Pferdeeisenbahn vom Schottenringe bis zum Praterstern bis längstens 15. d. M. anzuzeigen.

Euere Excellenz wollen mir gütigst erlauben, die Gründe anzuführen, warum diese Anzeige nicht erstattet werden konnte und welche es kaum möglich machen werden, die von Euerer Excellenz gegebene neuerliche Frist einzuhalten.

Die Kommunalverwaltung hat nämlich außer den Plänen der Tramway-Gesellschaft auch noch das Gesuch und die Pläne eines zweiten Konsortiums, bestehend aus den Freiherren v. Suttner und Mayr und Herrn Granichstätten, welches sowohl bei der h. k. k. Staatsverwaltung, als auch bei der Kommune Wien um die Ertheilung der Konzession zum Baue mehrerer Pferdebahnstrecken in Wien eingeschritten ist und bezüglich welchen die Kommunalvertretung von Seite der h. k. k. Statthalterei gleichfalls zur Berichterstattung aufgefordert wurde, zu prüfen und sodann über die Konzessionsgesuche der Tramway-Gesellschaft und dieses zweiten Konsortiums die Entscheidung zu treffen, welcher Gesellschaft von der Kommune die Konzession zu ertheilen ist.

Die vielen wichtigen und schwierigen Fragen, welche bei dieser hochwichtigen Angelegenheit erledigt werden müssen, erfordern ein genaues, eingehendes Studium und eine reifliche Prüfung und Erwägung, deren Bewältigung mit allem Eifer erfolgt, wenngleich bis jetzt noch nicht ermöglicht wurde.

Ich bitte Euere Excellenz jedoch gütigst die Versicherung entgegen zu nehmen, daß ich Alles aufbiete, um diese Angelegenheit, welche dermalen noch in der Berathung beim Magistrate sich befindet, zu beschleunigen und spruchreif zu machen.

Indem ich mir erlaube, dies zu Euer Excellenz hochgeneigter Kenntniß zu bringen, zeichne ich mich &c.

18.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 20. Mai 1867, Z. 15869.

„„In Erwiderung des geschätzten Schreibens vom 13. l. M., Z. 2242, beehrt man sich Euer Hochwohlgeboren zu bemerken, daß es sich bei der mit h. o. Erlaß vom 6. April l. J., Z. 10312, angeordneten kommissionellen Verhandlung wohl nicht mehr um die Frage handeln könne, welcher Unternehmung die Konzession zur Herstellung der Pferdeeisenbahn vom Schottenringe bis zum Praterstern zu ertheilen sei, da Se. k. k. apost. Majestät mit Allerhöchster Entschließung vom 8. März l. J. diese Konzession der Wiener Tramway-Gesellschaft Schaeck-Jaquet & Ko. bereits allergnädigst zu verleihen geruht haben. Der Zweck der angeordneten kommissionellen Verhandlung kann daher, wie dies auch mit dem oberwähnten h. ä. Erlasse Euer Hochwohlgeboren bekannt gegeben wurde, nur der sein, die von den Konzessionären vorgelegten Baupläne zu prüfen, um die Modalitäten und Bedingnisse festzustellen, unter welchen die Ausführung des Bahnprojektes genehmigt werden kann.

Da nun die der Kommune Wien zur Vornahme der bezüglichen Vorarbeiten gewährten, zur Beendigung derselben vollkommen ausreichenden Fristen bereits verstrichen sind, und eine weitere Verzögerung dieser Angelegenheit mit Rücksicht auf die von dem h. Handelsministerium für die Inangriffnahme und Vollendung der Bahnlinien vorgeschriebenen Präclusivtermine nicht gerechtfertigt werden könnte, so findet man für die Vornahme der bezüglichen kommissionellen Verhandlung Montag den 3. Juni l. J. zu bestimmen und Euer Hochwohlgeboren zu ersuchen, hiezu Vertreter des Gemeinderathes, des Magistrates und des städt. Bauamtes abzuordnen, welche sich um 10 Uhr Vormittags im Kommissionszimmer der k. k. Statthalterei einfinden wollen.

Empfangen Euer Hochwohlgeboren &c.““

19.

Gemeinderaths-Beschluß vom 28. Mai 1867, Z. 1220.

Ueber Antrag der Rechtssektion beschließt der Gemeinderath

a) zu erklären:

1. daß er an seinen Beschlüssen vom 16., 20., und 23. Juni 1865 bezüglich der Anlage und des Betriebes von Pferdebahnen in Wien einschließlich der in der Sitzung vom 5. April 1866 geänderten Fassung des §. 19 dieser Beschlüsse, ferner an den, der Gemeinde aus dem Protokolle vom 24. Februar 1866 gegen die Tramway-Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet & Komp. erwachsenen Vertragsrechten, insbesondere aber gegenüber allen Unternehmungen an dem Grundsatze, daß keine Pferdebahnlinie in Wien ohne Genehmigung der Gemeinde Wien errichtet werden dürfe, festhalte und daß die behördlichen Konzessionen zum Gewerbebetriebe solcher Unternehmungen diese Genehmigung von Seite der Gemeinde Wien nicht entbehrlich machen;

2. daß der Gemeinderath mit Rücksicht auf die in dem Referate der Rechtssektion erörterten Rechtsgründe derzeit nicht in der Lage sei, an den kommissionellen Verhandlungen über neue Pferdebahnlinien*) theilzunehmen;

b) an die k. k. n. ö. Statthalterei eine Rechtsverwahrung**) gegen jeden Bau einer Pferdebahn in Wien ohne Genehmigung von Seite des Gemeinderathes unter Bezug auf die in dem Referate der Rechtssektion erörterten Rechtsgründe zu richten.

(Protokoll der Gemeinderaths-Sitzung vom 28. Mai 1867, Nr. 36, Seite 846 und folg.)

20.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 2. Juni 1867, Z. 18002.

(G. R. Z. 2714.)

„Mit dem Berichte vom 31. Mai l. J., Z. 1220, haben Euer Hochwohlgeboren den am 28. v. Mts. gefaßten Beschluß des Wiener Gemeinderathes zur hierämtlichen Kenntniß gebracht, mit welchem aus Anlaß der, der Wiener Tramway-Gesellschaft mit der Allerhöchsten Entschließung vom 8. März l. J. ertheilten Konzession zum Baue einer Pferdeeisenbahn vom Schottenringe zum Praterstern, gegen jeden Bau einer Pferdeeisenbahn in Wien ohne Genehmigung von Seite des Gemeinderathes eine Rechtsverwahrung eingelegt, und die Betheiligung an der mit dem hierämtlichen Erlasse vom 20. Mai l. J., Z. 15869, für den 3. l. Mts. anberaumten kommissionellen Verhandlung abgelehnt wird.

Hierüber kann man nicht umhin, Euer Hochwohlgeboren zu bemerken, daß wie dies bereits in den hierämtlichen Erläßen vom 6. April und 20. Mai l. J., Z. 10312 und 15869, angedeutet wurde, nach den bestehenden Normen der Staatsverwaltung allein das Recht zur Ertheilung der Konzession zur Anlage von Pferdeeisenbahnen zusteht, und daß daher ein gleiches Recht einer Kommune zur Ertheilung einer derartigen Konzession oder Bewilligung nicht zugestanden werden kann.

Der Kommune steht lediglich als Besitzerin des zur Bahnanlage benützten Straßengrundes das Recht zu, jene Bedingungen zu formuliren, unter welchen dieselbe die Benützung des Straßengrundes zur Bahnanlage zuzugestehen findet.

Dieses Recht der Kommune ist derselben bisher durchaus nicht bestritten worden, sondern es ist vielmehr, wie dies auch bei der Anlage der Pferdeeisenbahn vom Schottenringe über Hernals nach Dornbach geschehen ist, eine kommissionelle Verhandlung unter Zuziehung aller Interessenten zu dem Zwecke angeordnet worden, um den bei dieser Kommission intervenirenden Herren Vertretern der Kommune Wien die Gelegenheit zu bieten, jene Bedingungen auszusprechen, unter welchen die Benützung des kommunalen Grundes gestattet werden will, damit die der Kommune als Grundbesitzerin zustehenden Rechte zu wahren, und bei Feststellung der vom öffentlichen Standpunkte vorzuschreibenden Vorsichten entsprechend mitzuwirken.

Die k. k. Statthalterei vermag daher die Weigerung der Kommune, sich an der bezüglichen kommissionellen Verhandlung zu betheiligen, nicht als begründet anzuerkennen und sieht sich veranlaßt, da durch den oberwähnten Protest die Vornahme der Kommission am 3. l. M. unmöglich

*) Vgl. den Statthalterei-Erlaß vom 20. Mai 1867, Z. 15869.

**) Siehe Statthalterei-Erlaß vom 2. Juni 1867, Z. 18002.

17.

Note

des Herrn Bürgermeisters vom 13. Mai 1867, G. R. Z. 2242,

an Seine des Herrn Statthalters Grafen Chorinsky, Excellenz.

Mit dem hochgeschätzten Schreiben vom 8. d. M., Z. 12028, haben Euere Excellenz mich aufgefordert, die Vollendung der zur Prüfung der von der Tramway-Gesellschaft überreichten Pläne für die Anlage einer Pferdeeisenbahn vom Schottenringe bis zum Praterstern bis längstens 15. d. M. anzuzeigen.

Euere Excellenz wollen mir gütigst erlauben, die Gründe anzuführen, warum diese Anzeige nicht erstattet werden konnte und welche es kaum möglich machen werden, die von Euerer Excellenz gegebene neuerliche Frist einzuhalten.

Die Kommunalverwaltung hat nämlich außer den Plänen der Tramway-Gesellschaft auch noch das Gesuch und die Pläne eines zweiten Konsortiums, bestehend aus den Freiherren v. Suttner und Mayr und Herrn Granichstätten, welches sowohl bei der h. k. k. Staatsverwaltung, als auch bei der Kommune Wien um die Ertheilung der Konzession zum Baue mehrerer Pferdebahnstrecken in Wien eingeschritten ist und bezüglich welchen die Kommunalvertretung von Seite der h. k. k. Statthalterei gleichfalls zur Berichterstattung aufgefordert wurde, zu prüfen und sodann über die Konzessionsgesuche der Tramway-Gesellschaft und dieses zweiten Konsortiums die Entscheidung zu treffen, welcher Gesellschaft von der Kommune die Konzession zu ertheilen ist.

Die vielen wichtigen und schwierigen Fragen, welche bei dieser hochwichtigen Angelegenheit erledigt werden müssen, erfordern ein genaues, eingehendes Studium und eine reifliche Prüfung und Erwägung, deren Bewältigung mit allem Eifer erfolgt, wenngleich bis jetzt noch nicht ermöglicht wurde.

Ich bitte Euere Excellenz jedoch gütigst die Versicherung entgegen zu nehmen, daß ich Alles aufbiete, um diese Angelegenheit, welche dermalen noch in der Berathung beim Magistrate sich befindet, zu beschleunigen und spruchreif zu machen.

Indem ich mir erlaube, dies zu Euer Excellenz hochgeneigter Kenntniß zu bringen, zeichne ich mich ꝛc.

18.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 20. Mai 1867, Z. 15869.

„„In Erwiderung des geschätzten Schreibens vom 13. l. M., Z. 2242, beehrt man sich Euer Hochwohlgeboren zu bemerken, daß es sich bei der mit h. o. Erlaß vom 6. April l. J., Z. 10312, angeordneten kommissionellen Verhandlung wohl nicht mehr um die Frage handeln könne, welcher Unternehmung die Konzession zur Herstellung der Pferdeeisenbahn vom Schottenringe bis zum Praterstern zu ertheilen sei, da Se. k. k. apost. Majestät mit Allerhöchster Entschließung vom 8. März l. J. diese Konzession der Wiener Tramway-Gesellschaft Schaeck-Jaquet & Ko. bereits allergnädigst zu verleihen geruht haben. Der Zweck der angeordneten kommissionellen Verhandlung kann daher, wie dies auch mit dem oberwähnten h. ä. Erlasse Euer Hochwohlgeboren bekannt gegeben wurde, nur der sein, die von den Konzessionären vorgelegten Baupläne zu prüfen, um die Modalitäten und Bedingnisse festzustellen, unter welchen die Ausführung des Bahnprojektes genehmigt werden kann.

Da nun die der Kommune Wien zur Vornahme der bezüglichen Vorarbeiten gewährten, zur Beendigung derselben vollkommen ausreichenden Fristen bereits verstrichen sind, und eine weitere Verzögerung dieser Angelegenheit mit Rücksicht auf die von dem h. Handelsministerium für die Inangriffnahme und Vollendung der Bahnlinien vorgeschriebenen Präclusivtermine nicht gerechtfertigt werden könnte, so findet man für die Vornahme der bezüglichen kommissionellen Verhandlung Montag den 3. Juni l. J. zu bestimmen und Euer Hochwohlgeboren zu ersuchen, hiezu Vertreter des Gemeinderathes, des Magistrates und des städt. Bauamtes abzuordnen, welche sich um 10 Uhr Vormittags im Kommissionszimmer der k. k. Statthalterei einfinden wollen.

Empfangen Euer Hochwohlgeboren ꝛc.““

Was aber die Vornahme kommissioneller Verhandlungen bei der hohen Statthalterei betrifft, kann es der Gemeinderath zunächst nicht unausgesprochen lassen, daß ihm die ausschießliche Leitung solcher Verhandlungen durch die hohe Statthalterei und überhaupt durch die Staatsbehörden weder durch die Natur der vorliegenden Angelegenheit, noch durch die bestehenden gesetzlichen Vorschriften gerechtfertigt erscheint.

Die Errichtung einer Pferdebahn in Wien ist, sobald einmal die behördliche Konzession ertheilt wurde, abgesehen von der nothwendigen Einwilligung der sonstigen Eigenthümer von Straßengründen und dem polizeilichen Oberaufsichtsrechte der Behörde, lediglich eine Angelegenheit von kommunalem Interesse und berührt weder die Kompetenz des Landes, noch jene des Reiches.

Nach §. 61 des Gemeindestatutes gehört diese Angelegenheit in den natürlichen Wirkungskreis der Gemeinde, weil sie nicht bloß zunächst, sondern beinahe ausschließlich die Interessen der Gemeinde berührt und innerhalb ihrer Grenzen vollkommen durchführbar ist.

Nach den gesetzlichen Vorschriften erscheint ferner bei einem Baue innerhalb der Linien Wiens die Gemeinde und rücksichtlich der Magistrat schon überhaupt als die kompetente Behörde, umsomehr aber bei Anlagen auf städtischem Grunde, zu welchen die Bewilligung der Gemeinde als Grundeigenthümerin erforderlich ist.

Daß das Eisenbahn-Konzessionsgesetz auf Pferdebahnen in Städten nicht anwendbar ist, wurde von der Gemeinde wiederholt erörtert und auch von Seite der hohen Staatsbehörden nicht bestritten und in sämmtlichen bisherigen Erlässen der hohen Statthalterei vermag der Gemeinderath eine Hinweisung auf gesetzliche Vorschriften, welche die ausschließliche Vornahme der kommissionellen Verhandlungen in der Pferdebahn-Angelegenheit bei der hohen Statthalterei allein als vorgeschrieben darlegen würden, nicht zu finden.

Dabei verhehlt sich der Gemeinderath allerdings nicht, daß mit Rücksicht auf die Eigenthümer jener Straßenstrecken, welche nicht Eigenthum der Gemeinde sind, dann mit Rücksicht auf das den hohen Staatsbehörden zustehende Recht der polizeilichen Kontrole und Oberaufsicht schließlich eine Kommission bei der hohen Statthalterei unter Zuziehung aller Betheiligten behufs Genehmigung des ganzen Projektes wird stattfinden müssen.

Der Gemeinderath wird auch keine Bedenken tragen, seine Abgeordneten zu einer solchen Kommission abzusenden und muß nur den Vorbehalt aussprechen, daß die Zustimmung der Gemeinde zu dem Ergebnisse der Kommission nicht durch seine Abgeordneten, sondern nur durch einen Beschluß seiner Plenarversammlung wird ertheilt werden können.

Der Gemeinderath ist aber der Ansicht, daß die Pferdebahn-Angelegenheit viel schneller und förderlicher wird erledigt werden können, wenn zuerst bei der Gemeinde allein die Verhandlungen mit den Unternehmungen und insbesondere im vorliegenden Falle mit der Tramway-Gesellschaft und sonach erst die Kommissionen bei der hohen Statthalterei wegen allseitiger Genehmigung des mit der Gemeinde erzielten Abkommens stattfinden würden.

Beide Unternehmungen, welche bisher um die Konzession für Pferdebahnen in Wien eingeschritten, haben ihre Gesuche und die Detailpläne der beabsichtigten Anlagen bereits dem Gemeinderathe vorgelegt und die Tramway-Gesellschaft war dazu sogar vertragsmäßig verpflichtet, da sie nach dem mit der Gemeinde abgeschlossenen Vertrage, ohne deren Einwilligung auch auf fremdem Straßengrunde in Wien keine Bahnanlage errichten darf.

Es muß demnach bei dem Gemeinderathe jedenfalls eine kommissionelle Verhandlung über diese Gesuche und eine Berathung und Beschlußfassung zur Erledigung derselben stattfinden.

Eine schleunige, einfache und zweckmäßige Erledigung der ganzen Angelegenheit ist demnach nur dann möglich, wenn diese Prüfung der vorliegenden Gesuche und Pläne zunächst durch die Gemeinde und dann erst durch die Statthalterei stattfindet.

Der Gemeinderath wäre dann in der Lage, unter Einem die vorgelegten Baupläne zu prüfen, mit den Unternehmern über die verschiedenen Bahnstrecken und über die Bedingungen der Ueberlassung des Straßengrundes sich zu einigen und die Einwilligung zum Baue zu ertheilen.

Sonach wäre das mit der Gemeinde erzielte Abkommen der hohen Statthalterei vorzulegen, und dort unter Mitwirkung aller Betheiligten unter Vorbehalt der Zustimmung der Plenarversammlung des Gemeinderathes zu allfälligen Abänderungen des von ihm mit den Unternehmern getroffenen Uebereinkommens der endgiltigen Entscheidung zuzuführen.

gemacht wurde, dieselbe auf Donnerstag den 13. l. Mts. zu verlegen*) und Euere Hochwohlgeboren einzuladen, die Vertreter der Kommune zur Intervention abzuordnen, oder aber, wenn die Kommune auf dem in dem Berichte vom 31. Mai l. J., Z. 1220, eingenommenen Standpunkte zu beharren fände, den Rekurs gegen die das Konzessionsrecht der Staatsverwaltung wahrenden, und die Vornahme einer kommissionellen Verhandlung zum Zwecke der Prüfung der Baupläne und der Formulirung der Modalitäten und der Bedingungen, an welche die Ausführung des Baues der Bahnlinie geknüpft werden soll, anordnenden hierämtlichen Erlässe an das k. k. Handelsministerium zu ergreifen, und sich hierüber hieher auszuweisen.

Schließlich glaubt man, Euer Hochwohlgeboren nur noch bemerken zu sollen, daß durch das Vorliegen eines der Allerhöchsten Bezeichnung gewürdigten Gesuches um Verleihung der Konzession zum Baue eines ganzen Netzes von Bahnlinien die Sistirung der Verhandlung über den Bau jener Linien, rücksichtlich welcher mit Allerhöchster Entschließung einer bestimmten Gesellschaft bereits eine definitive Konzession ertheilt wurde, nicht begründet und gerechtfertigt erscheinen kann.

Empfangen Euer Hochwohlgeboren ꝛc."

21.

Gemeinderaths-Beschluß vom 14. Juni 1867, Z. 2714.

Ueber Antrag der Rechtssektion beschließt der Gemeinderath, in Beantwortung des h. Statthalterei-Erlasses vom 2. Juni 1867, Z. 18002, eine Eingabe an die h. k. k. n. ö. Statthalterei folgenden Inhaltes zu richten:

„P. T. Statthalterei-Präsidium!

Aus dem herabgelangten hohen Erlasse vom 2. d. M., Z. 18002, hat der Gemeinderath mit Vergnügen entnommen, daß der Gemeinde das Recht nicht bestritten wird, als Besitzerin des Straßengrundes jene Bedingungen zu formuliren, unter welchen sie die Benützung des Straßengrundes zur Bahnanlage zuzugestehen findet und daß nunmehr ausdrücklich anerkannt wird, es seien bei der Anlage von Pferdebahnen, die der Gemeinde als Grundbesitzerin zustehenden Rechte zu wahren und es habe dieselbe auch bei Feststellung der vom öffentlichen Standpunkte vorzuschreibenden Vorschriften entsprechend mitzuwirken.

Die Gemeinde erklärt ihrerseits das Recht der Staatsverwaltung zur Ertheilung der gewerblichen Konzession zur Anlage von Pferdebahnen nicht zu bestreiten und niemals bestritten zu haben, wie auch noch in der letzten Rechtsverwahrung des Gemeinderathes dieses Recht ausdrücklich anerkannt wurde.

Die Gemeinde hat demnach auch keinen Anlaß, wider die von der hochlöblichen Statthalterei ausgesprochene Wahrung des gewerblichen Konzessionsrechtes der hohen Staatsverwaltung den Rekurs zu ergreifen.

Dem Gemeinderathe scheint vielmehr durch die nunmehr erfolgte Anerkennung der beiderseitigen Rechtssphäre die geeignete Basis, zu der auch von ihm längst erwünschten, ersprießlichen Austragung der Pferdebahn-Angelegenheit gewonnen zu sein; nur muß zur Vermeidung eines jeden Mißverständnisses hervorgehoben werden, daß mit dem Rechte der Gemeinde als Eigenthümerin des Straßengrundes logischer Weise auch das Recht verbunden sein muß, sowohl einzelne Unternehmungen, von welchen die Erfüllung der maßgebenden von der Gemeinde aufgestellten Bedingungen nicht zu erwarten steht, von dem Betriebe einer Pferdebahn in Wien auszuschließen, als auch an einzelnen Strecken ihres Straßengrundes die Anlage von Pferdebahnen gar nicht zu gestatten und zwar selbst dann, wenn der davon betroffenen Unternehmung die gewerbliche Konzession bereits ertheilt ist.

Es ist kaum nöthig, die Versicherung auszusprechen, daß die Gemeinde dabei nicht von willkürlichen Voraussetzungen ausgehen, sondern sich durchwegs nur von den Gründen des öffentlichen Wohles und der wahren Interessen des kommunalen Lebens leiten lassen wird.

Die Gemeinde nimmt, von den eben ausgesprochenen Grundsätzen geleitet, keinen Anstand, nunmehr in die meritorische Erledigung der ihr vorliegenden Gesuche um Bewilligung der Anlage von Pferdebahnen einzugehen.

*) Eingetretener Hindernisse wegen wurde diese Kommission mit Statthalterei-Erlaß vom 10. Juni 1867, Z. 18002, neuerlich, und zwar auf den 17. Juni 1867 verlegt.

Was aber die Vornahme kommissioneller Verhandlungen bei der hohen Statthalterei betrifft, kann es der Gemeinderath zunächst nicht unausgesprochen lassen, daß ihm die ausschießliche Leitung solcher Verhandlungen durch die hohe Statthalterei und überhaupt durch die Staatsbehörden weder durch die Natur der vorliegenden Angelegenheit, noch durch die bestehenden gesetzlichen Vorschriften gerechtfertigt erscheint.

Die Errichtung einer Pferdebahn in Wien ist, sobald einmal die behördliche Konzession ertheilt wurde, abgesehen von der nothwendigen Einwilligung der sonstigen Eigenthümer von Straßengründen und dem polizeilichen Oberaufsichtsrechte der Behörde, lediglich eine Angelegenheit von kommunalem Interesse und berührt weder die Kompetenz des Landes, noch jene des Reiches.

Nach §. 61 des Gemeindestatutes gehört diese Angelegenheit in den natürlichen Wirkungskreis der Gemeinde, weil sie nicht bloß zunächst, sondern beinahe ausschließlich die Interessen der Gemeinde berührt und innerhalb ihrer Grenzen vollkommen durchführbar ist.

Nach den gesetzlichen Vorschriften erscheint ferner bei einem Baue innerhalb der Linien Wiens die Gemeinde und rücksichtlich der Magistrat schon überhaupt als die kompetente Behörde, umsomehr aber bei Anlagen auf städtischem Grunde, zu welchen die Bewilligung der Gemeinde als Grundeigenthümerin erforderlich ist.

Daß das Eisenbahn-Konzessionsgesetz auf Pferdebahnen in Städten nicht anwendbar ist, wurde von der Gemeinde wiederholt erörtert und auch von Seite der hohen Staatsbehörden nicht bestritten und in sämmtlichen bisherigen Erlässen der hohen Statthalterei vermag der Gemeinderath eine Hinweisung auf gesetzliche Vorschriften, welche die ausschließliche Vornahme der kommissionellen Verhandlungen in der Pferdebahn-Angelegenheit bei der hohen Statthalterei allein als vorgeschrieben darlegen würden, nicht zu finden.

Dabei verhehlt sich der Gemeinderath allerdings nicht, daß mit Rücksicht auf die Eigenthümer jener Straßenstrecken, welche nicht Eigenthum der Gemeinde sind, dann mit Rücksicht auf das den hohen Staatsbehörden zustehende Recht der polizeilichen Kontrole und Oberaufsicht schließlich eine Kommission bei der hohen Statthalterei unter Zuziehung aller Betheiligten behufs Genehmigung des ganzen Projektes wird stattfinden müssen.

Der Gemeinderath wird auch keine Bedenken tragen, seine Abgeordneten zu einer solchen Kommission abzusenden und muß nur den Vorbehalt aussprechen, daß die Zustimmung der Gemeinde zu dem Ergebnisse der Kommission nicht durch seine Abgeordneten, sondern nur durch einen Beschluß seiner Plenarversammlung wird ertheilt werden können.

Der Gemeinderath ist aber der Ansicht, daß die Pferdebahn-Angelegenheit viel schneller und förderlicher wird erledigt werden können, wenn zuerst bei der Gemeinde allein die Verhandlungen mit den Unternehmungen und insbesondere im vorliegenden Falle mit der Tramway-Gesellschaft und sonach erst die Kommissionen bei der hohen Statthalterei wegen allseitiger Genehmigung des mit der Gemeinde erzielten Abkommens stattfinden würden.

Beide Unternehmungen, welche bisher um die Konzession für Pferdebahnen in Wien eingeschritten, haben ihre Gesuche und die Detailpläne der beabsichtigten Anlagen bereits dem Gemeinderathe vorgelegt und die Tramway-Gesellschaft war dazu sogar vertragsmäßig verpflichtet, da sie nach dem mit der Gemeinde abgeschlossenen Vertrage, ohne deren Einwilligung auch auf fremdem Straßengrunde in Wien keine Bahnanlage errichten darf.

Es muß demnach bei dem Gemeinderathe jedenfalls eine kommissionelle Verhandlung über diese Gesuche und eine Berathung und Beschlußfassung zur Erledigung derselben stattfinden.

Eine schleunige, einfache und zweckmäßige Erledigung der ganzen Angelegenheit ist demnach nur dann möglich, wenn diese Prüfung der vorliegenden Gesuche und Pläne zunächst durch die Gemeinde und dann erst durch die Statthalterei stattfindet.

Der Gemeinderath wäre dann in der Lage, unter Einem die vorgelegten Baupläne zu prüfen, mit den Unternehmern über die verschiedenen Bahnstrecken und über die Bedingungen der Ueberlassung des Straßengrundes sich zu einigen und die Einwilligung zum Baue zu ertheilen.

Sonach wäre das mit der Gemeinde erzielte Abkommen der hohen Statthalterei vorzulegen, und dort unter Mitwirkung aller Betheiligten unter Vorbehalt der Zustimmung der Plenarversammlung des Gemeinderathes zu allfälligen Abänderungen des von ihm mit den Unternehmern getroffenen Uebereinkommens der endgiltigen Entscheidung zuzuführen.

Die Gemeinde wird bei diesem Vorgange nicht ermangeln, die Verhandlung der Pferde-bahn-Angelegenheit kräftig in die Hand zu nehmen, und mit Rücksicht auf die Wünsche des Publikums und die Interessen des Verkehres einem allseitig befriedigenden Ergebnisse zuzuführen.

Für den Fall aber, daß die hohe Statthalterei über die wirksamste Förderung dieser Angelegenheit anderer Ansicht sein, und demnach die vorläufige Vornahme einer Kommission an dieser hohen Stelle zunächst unbedingt nöthig finden sollte, erklärt der Gemeinderath zur Vermeidung weiterer Verhandlungen auch dazu bereit zu sein, und nur auch für diesen Fall den Vorbehalt machen zu müssen, daß die Genehmigung des Kommissionsergebnisses nur durch einen Plenarbeschluß des Gemeinderathes erfolgen kann.

Der Gemeinderath erlaubt sich demnach an das hohe Statthalterei-Präsidium die Bitte zu stellen: Hochdasselbe wolle es von der angeordneten kommissionellen Verhandlung über die weitere Anlage von Pferdebahnen in Wien vorläufig abkommen lassen, und die Vornahme dieser kommissionellen Verhandlungen zunächst der Gemeinde Wien zur Erzielung eines Uebereinkommens mit den betheiligten Unternehmungen und insbesondere für den vorliegenden Fall — mit der Tramway-Gesellschaft belassen, und erst nach Vorlage dieses Uebereinkommens eine kommissionelle Verhandlung behufs allseitiger Genehmigung des vereinbarten Projektes anordnen.

Für den Fall aber, als das hohe Statthalterei-Präsidium hierauf nicht einzugehen befinden sollte, wolle Hochdasselbe die auf den 17. Juni angeordnete Kommission mit Rücksicht auf die dann erforderliche Wahl der Abgeordneten des Gemeinderathes auf kurze Zeit vertagen."

22.

Erlaß der k. k. nied.-öst. Statthalterei vom 18. Juni 1867, Z. 19426.*)

„In Erledigung des Berichtes vom 14. l. M., Z. 2714, mit welchem die Bereitwilligkeit des Wiener Gemeinderathes, bei der kommissionellen Verhandlung wegen Baues der Pferdebahn vom Schottenringe bis zum Praterstern zu interveniren, zugleich aber auch der Wunsch ausgesprochen wurde, vor Vornahme dieser kommissionellen Verhandlung mit der Tramway-Gesellschaft wegen Feststellung eines Uebereinkommens rücksichtlich der Bedingungen der Ueberlassung der benöthigten Straßengründe in direkte Verhandlung zu treten, nimmt die k. k. Statthalterei keinen Anstand, zu gestatten, daß die erwähnten Verhandlungen zwischen der Kommune und der Tramway-Gesellschaft vor Abhaltung der bezüglichen Statthalterei-Kommission gepflogen werden.

Euer Hochwohlgeboren werden jedoch ersucht, mit allem Nachdrucke darauf hinzuwirken, daß diese Verhandlungen thunlichst beschleunigt und binnen längstens einem Monate zum Abschlusse gebracht werden, da eine weitere Verzögerung dieser Angelegenheit mit Hinblick auf die hohe Weisung des k. k. Handelsministeriums, nach welcher die Konzessionäre die fragliche Pferdebahn noch im Laufe dieses Jahres herzustellen haben, nicht zulässig erscheint.

Den Abschluß der Verhandlungen wollen Euer Hochwohlgeboren hierher anzeigen, damit sodann die von der Statthalterei bis dahin vertagte Kommission unter Zuziehung aller Interessenten vorgenommen werde und die definitive Genehmigung des Bauprojektes erfolgen könne.

Empfangen Euer Hochwohlgeboren 2c.

*) Dieser Statth.-Erlaß wurde dem Gemeinderathe in der Plenarsitzung am 9. Juli 1867 zur Kenntniß gebracht; die Beschlußfassung wurde „dahin vertagt, wenn über die Konzessionsgesuche selbst entschieden wird." Weiters wurde beschlossen, beide Konzessionswerber (G. von Dreyhausen für die Tramway-Gesellschaft Schaeck—Jaquet & Komp., und das Gründer-Konsortium der zweiten Wiener Pferdeeisenbahngesellschaft Frh. v. Suttner, Joh. Frh. v. Mayr und Herr Granichstätten) zu der diesfälligen Begehungs-Kommission einzuladen. (Vgl. hiezu den nachfolgenden Gemeinderaths-Bericht vom 10. Juli 1867, Z. 2933.)

23.

Bericht

des Gemeinderathes der k. k. Haupt- und Residenzstadt Wien vom 10. Juli 1867, G. R. Z. 2933 an die hochlöbl. k. k. Statthalterei, betreffend die Beiziehung der Tramway-Gesellschaft und des Konsortiums v. Suttner, Mayr & Granichstätten zur Begehungs-Kommission rücksichtlich der projektirten Pferdebahnen.

Mit dem hohen Erlasse vom 18. Juni d. J., Z. 19426, wurde von Seite der h. k. k. Statt-

9. Burgring, Burggasse, Breitegasse, Siebensterngasse, Stiftgasse, Mariahilferstraße zur Mariahilferlinie in der beiläufigen Länge von . . . . 1117 Klafter
10. Schottenring-Hernalserlinie . 800 „
11. Alserstraße, Schlösselgasse, Laudongasse,*) Reitergasse, Florianigasse, Albertgasse, Josefstädterstraße, Blindengasse, zur Lerchenfelderlinie . . . 804 „
12. Schottenring - Währingerstraße zur Linie in beiläufiger Länge von . . . . 700 „
13. Währingerstraße, Nußdorferstraße in der beiläufigen Länge von . . . . 564 „

II. Linien der zweiten Bauperiode.
(Im Plane gelb.)

1. Lastenstraße von der Radetzkybrücke zum Donaukanal in der beiläufigen Länge von . 2950 Klafter
2. Radetzkystraße, hintere Zollamtsstraße, Invalidenstraße, Ungargasse zum Rennweg in der beiläufigen Länge von . 945 „
3. Kolowratring, Schwarzenberggasse und Brücke, Heugasse zum Südbahnhof in der beiläufigen Länge von . 680 „
4. Wallgasse, Kaiserstraße, Blindengasse zur Lerchenfelderlinie in der beiläufigen Länge von 1360 „
5. Spitalgasse, Währinger- und Alserstraße verbindend in der beiläufigen Länge von . . 435 „
6. Augartenbrücke, untere und obere Augartenstraße, Taborstraße**), große Stadtgutgasse zum Praterstern in beiläufiger Länge von . . . . 1084 „
7. Karmeliterplatz, Taborstraße nach Zwischenbrücken in der beiläufigen Länge von . . 1080 „

*) Infolge G.-R.-Beschl. vom 20. Jänner 1874, Z. 4229 (M.-Z. 182960 ex 1872), entfällt der Bau einer Pferdebahnlinie durch die Schlössel- und Laudongasse.

**) Vergleiche hiezu Gemeinderaths-Beschluß vom 28. April 1882, Z. 1785.

III. Linien der dritten Bauperiode.
(Im Plane blau.)

1.*) Alserbachstraße in die Brigittenau, einerseits mit Anschluß an die Augartenlinie (II. 6), andererseits bis zur Jakobstraße in der beiläufigen Länge von . . . . . . 1502 Klafter
2. Porzellangasse**), Berggasse, einerseits mit Anschluß an die Augartenbrücke und Franz Josefs - Quai, andererseits über die Roßauerlände zum Strohek in der beiläufigen Länge von . . . . . . 1240 Klafter
3.*) Franzensbrücke, Weißgärberlände, Rasumofskygasse, Erdbergstraße zur Erdbergerlinie in der beiläufigen Länge von . . . . 1590 Klafter
4. (Wallgasse), Mollardgasse, Brückengasse, Gumpendorferstraße, Windmühlgasse, Mariahilferstraße in der beiläufigen Länge von . . . . 1205 Klafter
5. Burggasse von der Breitengasse angefangen zur Kaiserstraße in der beiläufigen Länge von . . . . . . 640 „

I.	Linien der ersten Bauperiode in der beiläufigen Länge von	18606 „
II.	Linien der zweiten Bauperiode in der beiläufigen Länge von	8534 „
III.	Linien der dritten Bauperiode in der beiläufigen Länge von	6177 „
	Zusammen .	33317 Klafter

§. 3.

Die Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet & Komp. verpflichtet sich ferner, die Linie 4 von der St. Marxerlinie bis nach Simmering, die Linie 8 von der Hundsthurmerlinie bis Meidling und Schönbrunn, die Linie 9 von der Mariahilferlinie nach Penzing und Hietzing, die Linie 13 von der Nußdorferlinie nach Döbling zu verlängern.

§. 4.

Die von der gedachten Gesellschaft bereits erbaute und in Betrieb gesetzte Pferde-Eisenbahn-

*) Vgl. hiezu die „Nachtrags-Bestimmungen" (Gemeinderaths-Beschluß vom 8. Oktober 1872, Z. 5365).

**) Vergleiche hiezu Gemeinderaths-Beschluß vom 28. April 1882, Z. 1785.

strecke vom Schottenring bis zur Hern[illegible] mit der Verlängerung nach Dornbach, wird [illegible] mit ausdrücklich in diesen Vertrag einbezogen, und sollen die Bestimmungen desselben auch rücksichtlich dieser Linie in Anwendung kommen.

§. 5.

Die Wiener Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet & Komp. verpflichtet sich, bei dem Baue und Betriebe der Pferde-Eisenbahnen die in den nachfolgenden Paragraphen 6 bis 33 enthaltenen Vorschriften der Bau- und Betriebsordnung genau einzuhalten.

§. 6.

Vor Beginn des Baues einer der bewilligten Linien hat die Unternehmung dem Gemeinderathe die detaillirten Pläne zur Genehmigung vorzulegen. Der Gemeinderath hat das Recht, in dem Plane jeder Linie oder Strecke derselben diejenigen Aenderungen vorzunehmen, die ihm bezüglich dieser Linie oder Strecke als geboten erscheinen.

Außerdem gelten für den Bau und Betrieb von Pferdebahnen in Wien folgende allgemeine Vorschriften:

§. 7.

Alle Pferdebahnen sind mit doppelten Geleisen und zwar in der Art anzulegen*), daß zwischen jedem Geleise und dem Fußwege ein freier Spielraum von mindestens 11 Schuh bleibt. An Stellen, wo die Straße die hiezu nöthige Breite nicht besitzt, ist ein einfaches Geleise oder ein Doppelgeleise mit diagonalen Ausweichgeleisen (siehe §. 28, Z. 4) anzubringen.

§. 8.

Die Geleisbreite der Pferdebahnen soll mit der Geleisbreite der Lokomotivbahnen übereinstimmen. Krümmungen dürfen keinen geringeren Radius als 32 Fuß haben.

§. 9.

Alle zum Bau verwendeten Bestandtheile müssen dem Zwecke entsprechen und vom besten Materiale sein. Insbesondere sind die Schienen nicht aus Gußeisen, sondern nur aus gewalztem Puddelstahl zulässig. Die Länge derselben hat bei einem Gewicht von 8·2 Pfund per Kurrentfuß, 18 Schuh zu betragen. Ihr Profil soll bei einer [illegible] Auflassung der betreffenden [illegible] Unternehmung, ohne An[illegible] in der von dem [illegible] das Geleise zu [illegible] den früheren [illegible] und Aus[illegible] in der[illegible] siehe [illegible]

[illegible]

Die [illegible] unter Aufsicht [illegible] lage der Bahn [illegible] der Straße vorzunehmen [illegible] den für den gewöhnlichen [illegible] Zustand wieder zu versetzen. [illegible] zur Anlage der Bahn erforderliche [illegible] lage nicht besitzt, liegt es der [illegible] dieselbe auf ihre Kosten zu beschaffen [illegible] stellen.

Altes Pflastermateriale, welches die [illegible] behufs Einlegung der Bahn als nicht [illegible] brauchbar erklärt, hat die Unternehmung auf eigene Kosten durch neues zu ersetzen. Aenderungen, die sich in Zukunft nach dem Erkenntnisse der Gemeinde in Folge des Pferdebahn-Betriebes als nothwendig herausstellen, sind, wenn sie nicht unter die Bestimmung des §. 11 fallen, von der Unternehmung ebenfalls auf ihre Kosten nach den Weisungen der Gemeinde zu bewirken.

§. 11.**)

Bei Straßen oder einzelnen Strecken derselben, die noch nicht gepflastert sind, hängt es von der Entscheidung des Gemeinderathes ab, ob und in welcher Breite dieselben bei Anlage der Bahn gepflastert werden sollen.

Wird bloß die Pflasterung des Bahngeleises von dem Gemeinderathe beschlossen, so hat die Unternehmung dieselbe allein und auf ihre Kosten in einer vollen Breite von 8 Schuh per Geleise unter Aufsicht der Gemeinde vorzunehmen. Die

---

*) Bezüglich der Geleiseanlagen siehe den nachfolgenden Statthalterei-Erlaß vom 29. Mai 1874, Z. 15966.

*) In Abänderung des §. 9 wurde im §. 5 des Gemeinderaths-Beschlusses vom 4. April 1879, Z. 1462, M.-Z. 299745 ex 1878 bestimmt, daß die neuen Schienenprofile der Tramway mit 86 Millimeter Breite allmählig allgemein einzuführen sind und Schienen älterer Konstruktion nur mehr bei der Auswechslung einzelner schadhafter Schienen eingelegt werden dürfen.

**) Vgl. hiezu die Gemeinderaths-Beschlüsse:
1) vom 27. März 1877, Z. 478 ex 1876;
2) vom 17. Mai 1878, Z. 50;
3) vom 4. April 1879, Z. 1462; und
4) vom 16. September 1881, Z. 4873 und 4874.

Gemeinde wird der Unternehmung in diesem Falle das benöthigte, im Offertwege zu beschaffende Stein- und Schottermateriale zum Kostenpreise beistellen. Im Falle der Gemeinderath jedoch außer der Pflasterung des Bahngeleises die weitere Pflasterung der Straße in ihrer ganzen oder theilweisen Fahrbreite beschließt, sind sowohl die Arbeiten der Pflasterung, wie das hiezu erforderliche Materiale durch die Gemeinde im Offertwege zu beschaffen, die Arbeiten der Pflasterung aber selbst unter Leitung und Aufsicht der Gemeinde und der Unternehmung auszuführen. Von den hiebei auflaufenden Kosten kommt derjenige Betrag, der auf die Herstellung des Bahnpflasters in der Breite von 8 Schuh bei jedem Geleise entfällt, ausschließlich der Unternehmung, der nach Abzug dieses Betrages übrig bleibende Rest dagegen der Gemeinde zur Last. Die Unternehmung hat den auf sie entfallenden Antheil auf jedesmalige Aufforderung der Gemeinde an die städtische Kasse zu bezahlen, den der letzteren zur Last fallenden Theil aber auf Begehren der Gemeinde gegen eine Verzinsung von 5% pro anno und spätere Abrechnung von den Gegenforderungen der Kommune bei der Stadtkasse zu erlegen.

Die obigen Bestimmungen gelten auch in dem Falle, wenn die Pflasterung bei Anlage der Bahn nicht gepflasterter Straßen späterhin vom Gemeinderathe beschlossen wird, oder wenn der Gemeinderath die Umpflasterung einer ganz oder theilweise schon gepflasterten Straße verfügt.

§. 12.

Das Profil sowie das Niveau einer Straße sollen bei dem Baue der Bahn in der Regel nicht verändert werden. Ist zur Anlage der Bahn deren Veränderung nothwendig, so ist die Erlaubniß dazu vorher bei dem Gemeinderathe einzuholen. Die Arbeiten sind genau nach seiner Anordnung unter der Aufsicht der Gemeinde auf Kosten der Unternehmung auszuführen. Die Schienen müssen ohne Vorsprung oder Vertiefung in die Ebene der Straße gelegt werden.

§. 13.

Durch den Bau einer Bahn darf der Verkehr auf der Straße keine Unterbrechung erleiden. Die Arbeiten sind mit möglichster Beschleunigung zu betreiben und stets an demselben Tage, an dem eine Abtheilung begonnen wurde, für diese auch zu beenden. Das Straßenpflaster darf nur so weit geöffnet werden, als es möglich ist, dasselbe wieder vor Arbeitsschluß zu restituiren. Die Anhäufung einer größeren Menge Materiales, als der tägliche Fortgang des Baues erfordert, wird nicht gestattet, auch hat die Unternehmung die nöthigen Passageübergänge und Verbindungswege selbst herzustellen; Reparaturen und kleinere Bauführungen, die keinen längeren Zeitaufwand erfordern, dürfen nur während der Nacht vorgenommen werden.

§. 14.

Für alle Beschädigungen, welche durch den Bau einer Bahn oder in Folge desselben an öffentlichem oder Privat-Eigenthum entstehen, haftet die Unternehmung, und ist den Berechtigten zur vollen Schadloshaltung verpflichtet. Für unabwendbare Beschädigungen, die sie selbst in Folge von Arbeiten im kommunalen Interesse, wie Arbeiten zur Herstellung und Verbesserung der Straßen und Kanäle, Wasserleitungen, Gasröhren u. dgl. an ihrem Eigenthume erfährt, ist die Unternehmung dagegen zu einem Ersatzanspruch nicht berechtiget. Desgleichen kann sie rücksichtlich der Zeit, wann dergleichen Arbeiten vorgenommen werden sollen, einen Einspruch nicht erheben. Doch ist die Unternehmung von der Vornahme dieser Arbeiten durch die städtischen Behörden rechtzeitig zu verständigen.

§. 15.

An Stellen, wo bei Anlage der Bahn oder zufolge des Betriebes derselben der Gemeinderath eine Verbreiterung der Straße für nothwendig erkennt, hat die Unternehmung dieselbe auf eigene Kosten zu bewirken. Sie löst entweder die hiezu vom Gemeinderathe bezeichneten Terraingründe und Demolirungsobjekte ein, oder trifft behufs Errichtung von Arkaden mit den Hausbesitzern ein Uebereinkommen.

Hiebei wird ihr der gemäß den allgemeinen Vorschriften an die Kommune abzutretende Grund von dieser nach den diesfalls geltenden Normen entschädigt, dagegen ist sie verbunden, die grundbücherliche Abtretungsurkunde kostenfrei auszustellen und die allfällige Uebertragungsgebühr zu entrichten.

Wenn in Folge einer stattgefundenen Straßenverbreiterung die Geleise der Bahn nicht mehr als regelrecht gelegt erscheinen, ist die Unternehmung verbunden, dieselben vorschriftsmäßig

strecke vom Schottenring bis zur Hernalserlinie mit der Verlängerung nach Dornbach, wird hiemit ausdrücklich in diesen Vertrag einbezogen, und sollen die Bestimmungen desselben auch rücksichtlich dieser Linie in Anwendung kommen.

§. 5.

Die Wiener Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet & Komp. verpflichtet sich, bei dem Baue und Betriebe der Pferde-Eisenbahnen die in den nachfolgenden Paragraphen 6 bis 33 enthaltenen Vorschriften der Bau- und Betriebsordnung genau einzuhalten.

§. 6.

Vor Beginn des Baues einer der bewilligten Linien hat die Unternehmung dem Gemeinderathe die detaillirten Pläne zur Genehmigung vorzulegen. Der Gemeinderath hat das Recht, in dem Plane jeder Linie oder Strecke derselben diejenigen Aenderungen vorzunehmen, die ihm bezüglich dieser Linie oder Strecke als geboten erscheinen.

Außerdem gelten für den Bau und Betrieb von Pferdebahnen in Wien folgende allgemeine Vorschriften:

§. 7.

Alle Pferdebahnen sind mit doppelten Geleisen und zwar in der Art anzulegen*), daß zwischen jedem Geleise und dem Fußwege ein freier Spielraum von mindestens 11 Schuh bleibt. An Stellen, wo die Straße die hiezu nöthige Breite nicht besitzt, ist ein einfaches Geleise oder ein Doppelgeleise mit diagonalen Ausweichgeleisen (siehe §. 28, Z. 4) anzubringen.

§. 8.

Die Geleisbreite der Pferdebahnen soll mit der Geleisbreite der Lokomotivbahnen übereinstimmen. Krümmungen dürfen keinen geringeren Radius als 32 Fuß haben.

§. 9.

Alle zum Bau verwendeten Bestandtheile müssen dem Zwecke entsprechen und vom besten Materiale sein. Insbesondere sind die Schienen nicht aus Gußeisen, sondern nur aus gewalztem Puddelstahl zulässig. Die Länge derselben hat bei einem Gewicht von 8·2 Pfund per Kurrentfuß, 18 Schuh zu betragen. Ihr Profil soll bei einer Kopfbreite von $2^1/_2$ Zoll und einer Fußbreite von 3 Zoll eine Furchentiefe von $7^1/_2$ und eine Furchenbreite von $12^1/_2$ Linien besitzen. Die Quer- und Langschwellen müssen aus gesundem und gut ausgetrocknetem Stein- oder Wiesen-Eichenholz verfertigt sein.*)

*) Bezüglich der Geleiseanlagen siehe den nachfolgenden Statthalterei-Erlaß vom 29. Mai 1874, Z. 15966.

*) In Abänderung des §. 9 wurde im §. 5 des Gemeinderaths-Beschlusses vom 4. April 1879, Z. 1462, M.-Z. 299745 ex 1878 bestimmt, daß die neuen Schienenprofile der Tramway mit 86 Millimeter Breite allmählig allgemein einzuführen sind und Schienen älterer Konstruktion nur mehr bei der Auswechslung einzelner schadhafter Schienen eingelegt werden dürfen.

§. 10.

Die Unternehmung hat auf ihre Kosten und unter Aufsicht der Gemeinde sowohl die zur Anlage der Bahn nothwendigen Veränderungen an der Straße vorzunehmen, als auch diese selbst in den für den gewöhnlichen Verkehr erforderlichen Zustand wieder zu versetzen. Wo die Straße die zur Anlage der Bahn erforderliche Schotterunterlage nicht besitzt, liegt es der Unternehmung ob, dieselbe auf ihre Kosten zu beschaffen und beizustellen.

Altes Pflastermateriale, welches die Gemeinde behufs Einlegung der Bahn als nicht mehr brauchbar erklärt, hat die Unternehmung auf eigene Kosten durch neues zu ersetzen. Aenderungen, die sich in Zukunft nach dem Erkenntnisse der Gemeinde in Folge des Pferdebahn-Betriebes als nothwendig herausstellen, sind, wenn sie nicht unter die Bestimmung des §. 11 fallen, von der Unternehmung ebenfalls auf ihre Kosten nach den Weisungen der Gemeinde zu bewirken.

§. 11.**)

Bei Straßen oder einzelnen Strecken derselben, die noch nicht gepflastert sind, hängt es von der Entscheidung des Gemeinderathes ab, ob und in welcher Breite dieselben bei Anlage der Bahn gepflastert werden sollen.

Wird bloß die Pflasterung des Bahngeleises von dem Gemeinderathe beschlossen, so hat die Unternehmung dieselbe allein und auf ihre Kosten in einer vollen Breite von 8 Schuh per Geleise unter Aufsicht der Gemeinde vorzunehmen. Die

**) Vgl. hiezu die Gemeinderaths-Beschlüsse:
1) vom 27. März 1877, Z. 478 ex 1876;
2) vom 17. Mai 1878, Z. 50;
3) vom 4. April 1879, Z. 1462; und
4) vom 16. September 1881, Z. 4873 und 4874.

hat 3 Schuh Weite, die Fläche des einzelnen Sitzplatzes mindestens 342 Quadratzoll zu betragen. Jeder Wagen muß nebst einer hinlänglich starken Bremse noch mit einer mechanischen Entgleisungs-Vorrichtung versehen sein. Damit ein Wagen in Verkehr gesetzt werden kann, ist die Besichtigung und Approbation des Stadtbauamtes nothwendig. Außerdem muß jeder Wagen nummerirt und vom Magistrate registrirt sein.

§. 24.

Zum Zuge eines Wagens dürfen nicht mehr als zwei Pferde, und nur ausnahmsweise, wo die Straße steil ist, noch ein Drittes, sogenanntes Vorspannpferd*) verwendet werden. Es steht jedoch der Unternehmung frei, auch kleinere und leichtere Wägen, die nur der Zugkraft eines Pferdes bedürfen, einzurichten und in Betrieb zu setzen.**)

§. 25.

Die Beförderung von Gütern und größeren Lasten wird der Unternehmung nur in eigens konstruirten Lastwägen und während der Zeit von 11 Uhr Abends bis 6 Uhr Früh gestattet.

Die Konstruktion der Lastwägen bedarf ebenso wie die der Personenwägen der Genehmigung des Gemeinderathes.

§. 26.

Zur Sicherheit des Publikums und Beaufsichtigung der Bahn unterhält die Unternehmung eine hinreichende Zahl von Bahnwächtern. Die Instruktion derselben, so wie die Instruktion der Kutscher und Kondukteure ist dem Gemeinderathe zur Einsicht mitzutheilen. Das gesammte Betriebspersonale soll anständig gekleidet und zur größten Höflichkeit verpflichtet sein. Personen, die sich einer Unart schuldig machen, sind augenblicklich aus dem Dienste zu entfernen.

Ueberhaupt hat die gesammte Einrichtung des Betriebes und Beschaffenheit der Transportmittel den Anforderungen einer Haupt- und Residenzstadt zu entsprechen.

§. 27.

Der Fahrpreis darf von einem Punkte zu jedem anderen innerhalb des Gemeindegebietes von Wien den Betrag von 10 Kreuzern ö. W. für eine Person und eine ganze Fahrt nicht übersteigen. Doch ist der Unternehmung gestattet, innerhalb dieses Maximums nach Verschiedenheit der Plätze und Entfernungen verhältnißmäßig geringere Fahrsätze einzuführen. Kinder, die am Schoße gehalten werden, sind frei, Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte. Abonnementskarten, welche die Unternehmung einzuführen hat, gewähren mindestens einen zehnperzentigen Nachlaß. Die Verbindungsfahrt von der Ringstraße in die innere Stadt erfolgt unentgeltlich.

Der Fahrtarif, sowie jede Veränderung desselben ist dem Gemeinderathe zur Genehmigung vorzulegen.

§. 28.

Bezüglich der Fahrordnung, welche vom Gemeinderathe zu genehmigen ist, dienen folgende Bestimmungen als Richtschnur:*)

1. Die Wägen der Pferdebahn verkehren sowohl im Sommer als im Winter nach allen Richtungen von Früh 6 Uhr bis Abends 11 Uhr. Auf den Hauptlinien wird ein Wagen wenigstens alle 10, auf den Nebenlinien wenigstens alle 15 Minuten vom Stationsplatze ablaufen. Im Falle sich das Bedürfniß zeigt, ist ein besonderer Nachtdienst einzurichten.
2. Jeder Wagen verkehrt in der ihm zugewiesenen Linie ohne Unterbrechung, und findet während der Fahrt kein längerer Aufenthalt statt, als das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste erfordert. Am Endpunkte seiner Route angelangt, begibt sich der Wagen auf seinen Standplatz außerhalb der Linie oder kehrt unmittelbar zu seinem Abfahrtspunkte zurück.
3. Beim Vernehmen des Feuersignals hält der Wagen der Pferdebahn unverzüglich still, und wartet bis der Feuerlöschzug passirt ist.
4. An Stellen, welche ihrer geringen Fahrbreite wegen mit Diagonalgeleisen versehen sind, ist

---

*) Bezüglich der Herstellung und Reinigung der Pferdestandplätze (für die Vorreitpferde) und der Wagenstandplätze vergl. den Gemeinderaths-Beschluß vom 8. Mai 1882, Z. 4542 ex 1882.

**) Siehe hiezu Gemeinderaths-Beschluß vom [illegible] 1880, Z. 560, und Statthalterei-Erlaß vom [illegible] 1880, Z. 22598; ferner Gemeinderaths-Beschluß [illegible] Dezember 1881, Z. 4939 und Statthalterei-[illegible] 6. Jänner 1882, Z. 52596 ex 1881; endlich [illegible]-Erlaß vom 6. Oktober 1883, Z. 44422, [illegible] Gemeinderaths-Beschluß vom [illegible] Z. 6827.

*) Vergl. hiezu den Statthalterei-Erlaß vom 4. Juli 1874, Z. 19869, M. Z. 50459 ex 1882.

umzulegen, und kommen hierbei dieselben Bestimmungen, wie bei der Anlage einer neuen Bahn zur Anwendung.

Die Pläne aller Platz- und Passage-Veränderungen, sowie die Art und Weise ihrer Ausführung unterliegen der Genehmigung des Gemeinderathes.

§. 16.

Vorhandene Brücken, welche zur Anlage einer Bahn zu schmal sind, hat die Unternehmung (durch Konsols, Anbau neuer Fußwege oder in anderer Weise) ohne Ersatz oder Entschädigungs-Anspruch zu verbreitern. Neue Brücken, welche die Führung einer Bahn erfordert, errichtet die Unternehmung ausschließlich auf ihre Kosten, sofern nicht der Gemeinderath, im Falle die Brücke zugleich für den allgemeinen Verkehr bestimmt wird, einen Kostenantheil übernimmt. Die Pläne sowohl der Verbreiterung als des Neubaues einer Brücke bedürfen der Genehmigung des Gemeinderathes.

§. 17.

Keine Bahnlinie oder Strecke einer solchen darf eröffnet und in Betrieb gezogen werden, wenn dieselbe nicht durch die dazu autorisirten Gemeindeorgane untersucht und über deren Bericht von dem Gemeinderathe approbirt wurde. Linien oder Strecken, welche der Gemeinderath nicht als regelrecht gebaut erklärt, sind von der Unternehmung innerhalb einer vom Gemeinderathe zu bestimmenden Frist vorschriftsmäßig umzubauen.

§. 18.

Jede von dem Gemeinderathe approbirte und in Betrieb gesetzte Bahn ist während der vollen Dauer der Vertragszeit in gutem Zustande zu erhalten. Die Unternehmung hat diesfalls allen ihr von Seite der Gemeindebehörde zukommenden Weisungen sich zu fügen und die ihr aufgetragenen Reparaturen ohne Aufschub zu vollziehen.

§. 19.

Gegen das Durchkreuzen ihrer Geleise durch andere Bahnanlagen ist die Unternehmung nicht berechtigt eine Einsprache zu erheben. Bei Entstehung eines Streites in diesem Falle steht die Entscheidung dem Gemeinderathe zu.

§. 20.

Wofern der Gemeinderath den Betrieb einer Bahn für eine bestimmte Straße oder Strecke als verkehrsstörend erklärt, und demzufolge die ganze oder theilweise Auflassung der betreffenden Linie anordnet, hat die Unternehmung, ohne Anspruch auf Entschädigung, in der von dem Gemeinderathe gestellten Frist das Geleise zu entfernen und die Straße wieder in den früheren Stand zu versetzen. Die Vornahme und Ausführung der betreffenden Arbeiten hat in derselben Weise wie bei Anlage einer Bahn (siehe §. 13) zu erfolgen.

§. 21.*)

Die Instandhaltung des Straßenpflasters, die Reinigung und Bespritzung der Straßen, ferner die Entfernung des Schnees wird, nach der Wahl der Gemeinde, entweder allein die Kommune, oder gemäß einem zu treffenden Uebereinkommen allein die Unternehmung besorgen. In beiden Fällen fällt der Unternehmung ein Kostenantheil im Ausmaße von 8 Fuß Breite per Geleise zur Last.

Die Reinigung ihrer Geleise hat die Unternehmung auf ihre Kosten selbst zu besorgen.

§. 22.

Die Wartesäle für das Publikum sind in den an die Bahn angrenzenden Häusern unterzubringen. Besondere Wartehallen können nur an hiezu geeigneten Stellen, wo die Verhältnisse es erlauben, mit Bewilligung des Gemeinderathes errichtet werden. Stand- und Aufstellungsplätze für die Wägen, sowie Relaisplätze zum Umspannen der Pferde, werden innerhalb des Gemeindebezirkes von Wien nicht geduldet.

§. 23.

Die Modelle der für die Pferdebahn bestimmten Wägen sind der Genehmigung des Gemeinderathes zu unterziehen. Die Totallänge eines Wagens einschließlich der Plattform soll nicht 24 Fuß, die Breite nicht 7 Fuß, das Eigengewicht nicht 32 Zentner übersteigen.

Als innere Höhe werden 7 Fuß, als Plattformhöhe 1 Fuß 9 Zoll, als Höhe der Auftrittsstufe 10 Zoll angenommen. Plattformen von mehr als 2 Fuß Breite sind ebenso wie Steh- und Sitzplätze auf denselben nicht gestattet. Im Innern des Wagens dürfen nicht mehr als 16, auf dem Dachraume nicht mehr als 10 Sitzplätze sich befinden. Der Zwischenraum der Gegensitze

*) Vergleiche hiezu die Gemeinderathsbeschlüsse vom 27. März 1877, Z. 478 ex 1876 und vom 7. Jänner 1879, Z. 1852.

leicht für das Publikum erkennbar sind, zu bezeichnen.*)

§. 30.

Da die Unternehmung kein ausschließliches Recht zur Benützung der Straßen besitzt, so kann sie gegen das Befahren ihrer Geleise durch gewöhnliche Fuhrwerke nichts einwenden. Der Zusammenstoß mit diesen ist sorgsam zu vermeiden, und haftet die Unternehmung für jeden hieraus durch sie verursachten Schaden. Klagen und Beschwerden, die aus diesem Anlasse zwischen der Unternehmung und anderen Personen entstehen, sind auf dem gewöhnlichen Wege von den kompetenten Behörden zu schlichten.

§. 31.

Die Unternehmung ist verpflichtet, während der ganzen Dauer des Vertrages sämmtliche Linien in ununterbrochenem und ordnungsmäßigem Betriebe zu erhalten. Wenn die Verbindung der Pferde-Eisenbahn durch Bauführungen, Kanalarbeiten u. s. w. unterbrochen wird, so ist die Unternehmung verbunden, die Beförderung der Passagiere ohne Erhöhung des Fahrpreises oder Abgabe eines Entgeltes in anderer Weise zu besorgen. Störungen des Betriebes aus anderen Ursachen, wie Witterungseinfluß, Schneefälle u. dgl. haben auf diese Verpflichtung keinen Einfluß.

Auch hat die Unternehmung in jenen Straßen, wo die Anlage einer Pferde-Eisenbahn nicht thunlich und das Bedürfniß des Verkehres es erfordert, wie insbesondere durch die innere Stadt, eine Verbindung ihrer Linien mittelst Stellwägen ohne neue Zuzahlung herzustellen.

§. 32.

Neue Erfindungen und Verbesserungen, welche auf dem Gebiete des Pferdebahnwesens gemacht werden, ist die Unternehmung verpflichtet, auf Verlangen des Gemeinderathes auf ihren Bahnen einzuführen.

*) Vergl. die Gemeinderaths-Beschlüsse vom 17. August 1882, Z. 3172 und vom 18. März 1884, Z. 1117.

§. 33.

Dem Gemeinderathe steht es frei, Abänderungen dieser Bau- und Betriebs-Ordnung, soweit dadurch nicht die vertragsmäßig stipulirten Bedingungen alterirt werden, jederzeit zu beschließen. Andererseits hat auch die Unternehmung das Recht, Modifikationen und Verbesserungen derselben bei dem Gemeinderathe zu beantragen.

§. 34.

Die der Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet & Komp. ertheilte Berechtigung kann ohne Einwilligung des Gemeinderathes weder auf andere Personen noch Gesellschaften übertragen werden. Die Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet & Komp. ist verpflichtet, und ebenso sind in dem Falle, als von derselben mit Einwilligung des Gemeinderathes die erhaltene Bewilligung an mehrere Personen gemeinschaftlich übertragen wird, auch diese verbunden, ihre Gesellschafts-Firma bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien protokolliren zu lassen; der zur Vertretung der Gesellschaft Berechtigte, dessen unbeschränkte Vollmacht bei dem Gemeinderathe zu hinterlegen ist, muß in Wien seinen ordentlichen Wohnsitz haben, und der Gesellschafts-Vertrag muß auf die ganze Dauer der Bewilligung abgeschlossen werden. Wird die Uebertragung der Berechtigung an ein Aktienunternehmen bewilligt, so muß der Vorstand seinen Sitz in Wien haben, und die Firma ebenfalls protokollirt werden.

Ein einzelner Unternehmer muß seinen ordentlichen Wohnsitz in Wien haben, oder einen daselbst wohnhaften Stellvertreter mit unbeschränkter, ebenfalls beim Gemeinderathe zu hinterlegender Vollmacht dem Gemeinderathe namhaft machen. Bei einzelnen Unternehmern und bei Gesellschaften, welche nicht auf Aktien beruhen, geht die denselben ertheilte Berechtigung sammt den entsprechenden Verbindlichkeiten auch auf die Erben über.

§. 35.

Die Dauer der Zeit, auf welche vom Gemeinderathe die Berechtigung ertheilt wird, beträgt für das ganze im §. 2 enthaltene Pferdebahnnetz, einschließig die Linie vom Schottenthore bis zur Hernalser Linie, vom Tage der Eröffnung der ersten der neu errichteten Linien an, fünfunddreißig Jahre.*)

*) Vgl. Statthalterei-Erlaß vom 23. April 1877, Z. 12331, M. Z. 93643, sowie Punkt 6 des Gemeinderaths-Beschlusses vom 27. März 1877, Z. 478 ex 1876.

das gleichzeitige Anlangen und Begegnen von zwei Pferdebahnwägen nicht zulässig.

5. Die Fahrgeschwindigkeit*) beträgt inkl. des zum Ein- und Aussteigen nöthigen Aufenthaltes durchschnittlich $1^1/_4$ Stunde per Meile.
   Auf belebten Straßen ist jedoch langsamer, nöthigenfalls im Schritte, auf minder frequenten dagegen rascher zu fahren.**) Abfahrts- und Ankunftszeit müssen für jede einzelne Fahrt genau bestimmt sein.

6. Das Publikum ist berechtiget, an jedem beliebigen, von der Bahn berührten Punkte ein- und auszusteigen. Nur in der unmittelbaren Nähe der Wartesäle und Standplätze ist das Anhalten des Wagens behufs des Ein- und Aussteigens zu vermeiden. Vor den Wartesälen wird in der Reihenfolge der Markennummern, welche jeder Fahrgast beim Eintritt in den Wartesaal empfängt, über Aufruf des Kondukteurs eingestiegen.

7. Zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ist in der Regel die rückwärtige Plattform zu benützen. Das Betreten der Stufen ist, so lange der Wagen in Bewegung ist, nicht gestattet. Nachdem der Wagen zum Behufe des Ein- oder Aussteigens gehalten hat, setzt er seine Fahrt erst wieder fort, wenn der Kondukteur hiezu das Zeichen gibt.

8. Sowohl im Innern, als auf dem Dachraume eines Wagens dürfen nicht mehr Personen sich befinden, als Sitzplätze vorhanden sind. Sobald die Zahl der für jeden Wagen bestimmten Fahrgäste voll ist, findet ein weiterer Einlaß nicht mehr statt, und hat der Kondukteur die Komplettafel aufzuziehen und die Verschlußketten anzulegen.

9. Das Stehen auf der Plattform oder auf dem Dache ist auf das Strengste untersagt, und die Unternehmung für die Ausführung dieser Anordnung verantwortlich.

10. Das Oeffnen der Thüren und Fenster ist nur von einer Seite, wenn keiner der Mitfahrenden Etwas dagegen hat, gestattet.
    Bezüglich des Rauchens und Mitnehmens der Hunde gelten die bestehenden Polizei-Vorschriften. Jeder Wagen hat auch ein Rauchkoupé zu erhalten. An Gepäck darf nur sogenanntes Handgepäck, welches Niemanden belästiget, mitgenommen werden.

11. Die Annäherung des Wagens wird durch auf den Köpfen der Pferde angebrachte Glocken angekündet. Die Kondukteure und Kutscher führen sowohl zur Verständigung unter sich, als zur Warnung der Passanten Signalhörner.

12. Jeder einzelne Wagen muß eine besondere Fahrordnung mit Angabe der von ihm befahrenen Straßen, der Anschlüsse, der Fahrzeit u. s. w. enthalten, die im Innern des Wagens an den Thüren angeheftet ist. Außerdem sind die „Fahrregeln" für das Publikum durch ein großes, überall sichtbares Plakat bekannt zu machen.

§. 29.

Der Fahrplan ist von der Unternehmung zu entwerfen und vom Gemeinderathe zu genehmigen.

Bei Feststellung desselben gilt als Grundsatz, daß man ohne Wagenwechsel von einem Punkte Wiens zu einem anderen muß gelangen können, wenn diese zwei Punkte in Hauptrichtungen, die keine spitzen Winkel bilden, gelegen sind. Alle anderen Linien, auf denen ein Wagenwechsel unvermeidlich ist, sind durch ein genaues Korrespondenzsystem mit einander zu verbinden. Die Wägen sind in Bezug auf ihre Fahrrichtung durch Zeichen, welche bei Tag und Nacht

---

*) Siehe Statthalterei-Erlaß vom 16. Oktober 1875, Z. 30166, M. Z. 202126.

**) Infolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 23. November 1877, Z. 5223, wurde die Tramway-Gesellschaft verhalten, daß ihre Waggons in der Preßgasse im IV. Bezirke bei der Schule zu Beginn und zu Ende der Schulstunden und ferner bei allen Biegungen der Strecken zwischen der Wienstraße und Margarethenstraße einerseits und Hundsthurmerstraße andererseits im Schritte fahren.

Weiters wurde die Gesellschaft infolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 3. November 1880, Z. 5230, verhalten, daß die Tramway-Waggons in Anbetracht der engen Passage und lebhaften Frequenz infolge Straßenkreuzung in der Strecke von Or.-Nr. 43 Griesgasse im V. Bezirke bis zur Haltstelle „Kohlgasse" im Schritte, von der Haltstelle „Kohlgasse" bis zur Haltstelle „Einsiedlergasse" und in der Strecke von Or.-Nr. 54 Hundsthurmerstraße bis zur nächsten Haltstelle bei der Pilgramgasse im gemäßigten Tempo fahren.

in der Werthshöhe von dreimalhunderttausend Gulden österr. Währung *) mittelst Erlages von zweihundertvierzig ein Stück Nationalbankaktien und einhundertfünfzig Stück Obligationen des Anlehens der Stadt Wien vom Jahre 1867, jede Obligation zu Tausend Gulden bei der städt. Kassa geleistet und sie verpflichtet sich hiermit, die Kaution während der ganzen Dauer des Vertrages stets in der Werthshöhe von dreimalhunderttausend Gulden österr. Währung zu erhalten. Die über Aufforderung des Gemeinderathes zu leistende Kautionsergänzung kann entweder in Baarem oder in von der Kommune als tauglich anerkannten, in dem ämtlichen Kursberichte der Wiener Börse notirten Effekten nach deren Kurswerthe oder mittelst Verpfändung in Wien gelegener Realitäten in von der Kommune anerkannter pupillarmäßiger Sicherheit erfolgen.

§. 43.

Wenn die Unternehmung eine der ihr nach den vorstehenden Bedingnissen obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllt oder den Vorschriften der Bau- und Betriebsordnung trotz wiederholter Mahnung nicht nachkommt, so hat der Gemeinderath das Recht, selbstständig und ohne Erwirkung eines Erkenntnisses der Gerichte oder Verwaltungsbehörden, sowohl die Kaution ganz oder theilweise für verfallen zu erklären und zu Gunsten der städtischen Kassa einzuziehen, als auch die der Unternehmung ertheilte Berechtigung des Pferdebahnbetriebes bezüglich einzelner oder aller Linien für erloschen zu erklären.

In letzterem Falle ist die Unternehmung verpflichtet, die Bahngeleise der aufgehobenen Linien zu entfernen und die Straße in guten Zustand zu versetzen, widrigens dies auf ihre Gefahr und Kosten durch die Gemeinde geschieht.

Die Unternehmung wird weder bei einer theilweisen oder gänzlichen Kautionseinziehung von ihrer Verpflichtung zur Erhaltung der Kaution in ihrer vollen Höhe, noch bei Entziehung der Berechtigung für einzelne Linien von ihrer Verbindlichkeit zum Ausbaue und ordentlichen Betriebe aller übrigen Linien befreit.

---

*) Infolge Gemeinderaths-Beschlusses v. 27. März 1877, Z. 478, wurde von dieser Kaution zur Förderung des raschen Ausbaues der Tramwaylinie zur Hundsthurmerlinie ein Drittel, d. i. 100.000 fl., ausgefolgt.

§. 44.

Die Erwirkung anderweitiger zum Baue und Betriebe der Pferdeeisenbahnen erforderlichen Bewilligungen obliegt der Unternehmung und es erwächst derselben aus dem Umstande, daß sie die bezüglich einzelner oder mehrerer Linien nöthigen weiteren Bewilligungen nicht zu erzielen vermag, kein wie immer gearteter Anspruch an die Gemeinde.

§. 45.

Beide Theile leisten Verzicht auf das Rechtsmittel wegen Verletzung über die Hälfte.

§. 46.

Die Staats-Gebühren für die Vertrags-Ausfertigungen trägt die Unternehmung.

Urkund dessen wurde der gegenwärtige Vertrag, welcher bei der Kommune zu verbleiben hat, ausgefertigt.

Wien, am 7. März 1868.

Wiener Tramway-Gesellschaft:
Carl Schaeck-Jaquet & Comp.
Jolimay m. p.
C. Schaeck m. p.

Dr. Andreas Zelinka m. p.,
Bürgermeister.

Franz Khunn m. p.,
Gemeinderath.

Dr. Julius Newald m. p.,
Gemeinderath.

Carl Joh. Leban m. p.,
als Zeuge.

Rudolf Stadler m. p.,
als Zeuge.

(L. S.)

27.

Bericht des Bürgermeisters der Stadt Wien vom 18. März 1868, ad G. R. Z. 864,
an die k. k. n. ö. Statthalterei.

Ich erlaube mir den zwischen dem Wiener Gemeinderathe im Namen der Gemeinde Wien einerseits und der Wiener Tramway-Gesellschaft Karl Schaeck-Jaquet & Komp. andererseits am 7. März 1868 abgeschlossenen Vertrag, betreffend die Errichtung und den Betrieb von Pferdeeisenbahnen unter Anschluß einer Vertragsabschrift zur hochgeneigten Kenntniß der hohen k. k. Statthalterei zu bringen.

§. 36.

Sämmtliche Bahnlinien sind den in §. 6 bis 33 enthaltenen Vorschriften der Bau- und Betriebsordnung gemäß auszubauen und in Betrieb zu setzen.

Der Bau ist längstens sechs Monate nach Unterzeichnung dieses Vertrages zu beginnen und innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren zu vollenden.

Im Falle außerordentlicher, ohne Verschulden der Unternehmung eingetretener Umstände, welche die Einhaltung des Termines verhindern, wird der Gemeinderath eine angemessene Verlängerung der Frist bewilligen.

Der Gemeinderath behält sich vor, diejenigen Objekte zu bezeichnen, welche nach Maßgabe der Bauordnung (§. 15) zur Demolirung gelangen sollen.

§. 37.

Für die Bewilligung der Ausübung des Pferdebahn-Betriebes im Gemeindegebiete von Wien hat die Unternehmung an die Kommune volle fünf Perzent der ganzen, von der Unternehmung aus ihrem Pferdebahn-Betriebe in und um Wien erzielten Brutto-Einnahme vom heutigen Tage angefangen, vierteljährig verfallen, binnen Einem Monat nach Ablauf eines jeden Vierteljahres zu entrichten. Zu diesem Ende steht es der Kommune frei, durch ihre Organe die Bücher der Unternehmung jederzeit einzusehen. *)

§. 38.

An Gebühr zum Armenfonde hat die Unternehmung jährlich im Vorhinein von jedem in Betrieb gesetzten Wagen, per Sitzplatz, die Dachsitze eingerechnet, Einen Gulden österr. Währ. an die Stadtkassa zu bezahlen.

§. 39.

Die Unternehmung übernimmt die Errichtung der Bahn auf ihre eigene Gefahr und Kosten, ohne irgend eine Bürgschaft der Gemeinde.

Sollte sich im Verlaufe der Zeit der Betrieb einer bestimmten Strecke oder Linie nach dem Erkenntnisse der Gemeinde als verkehrsstörend oder aus anderen öffentlichen Rücksichten als unstatthaft herausstellen, so ist der Gemeinderath berechtigt, die Auflassung der Bahn für die betreffende Strecke oder Linie zu verfügen. Die Unternehmung hat in diesem Falle ohne jede Entschädigung innerhalb der vom Gemeinderathe bestimmten Frist das Geleise zu entfernen und die Straße wieder in guten Zustand herzustellen. Dagegen soll der Unternehmung zur Verbindung ihrer Linien eine andere Strecke oder Linie, wenn eine solche, die hierzu geeignet ist, sich vorfindet, von Seite des Gemeinderathes gewährt werden.

§. 40.

Für die Verluste, die der Unternehmung aus einer zeitweiligen Einstellung des Betriebes (wegen Bauherstellungen, Truppenmärschen, öffentlichen Festen u. s. w.) erwachsen, ist dieselbe nicht berechtigt, eine Entschädigung zu fordern. Rücksichtlich der Benützung der Bahn zu Gemeindezwecken ist zwischen der Unternehmung und der Kommune ein besonderes Uebereinkommen zu treffen.

§. 41.

Nach Ablauf der Vertragsdauer steht es der Gemeinde frei, entweder die Bahn zu übernehmen, oder die Unternehmung zu verhalten, daß sie auf ihre Kosten die Bahn entferne, und die Straßen wieder in vollkommen guten Zustand versetze.

Im ersteren Falle geht das Geleise sammt dem Unterbaue sogleich ohne Entgelt und unmittelbar in das Eigenthum der Gemeinde über, und die Unternehmung hat die Bahn in brauchbarem Zustande zu übergeben. Die Remisen und Betriebsgebäude sind der Gemeinde, wenn sie dieselben übernehmen will, zum Schätzungswerthe zu überlassen. Dagegen ist die Gemeinde weder berechtigt die Ueberlassung der Transportmittel zu fordern, noch verpflichtet, dieselben zu übernehmen.

Die Unternehmung ist verpflichtet, die Verhandlungen wegen Ueberlassung der Remisen und Betriebsgebäude rücksichtlich der Transportmittel mindestens 6 Monate vor Ablauf der Vertragsdauer einzuleiten.

§. 42.

Die Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet & Komp. hat als Sicherstellung, rücksichtlich als Pfand für die Erfüllung aller ihr gegen die Gemeinde Wien obliegenden Verbindlichkeiten und für den Ersatz allfälliger Beschädigungen oder der in einzelnen Fällen von der Gemeinde für die Unternehmung auszulegenden Kosten, eine Kaution

*) Vgl. hiezu die Gemeinderaths-Beschlüsse vom 16. Februar 1872, Z. 2432; vom 27. März 1877, Z. 478 und v. 7. Dezember 1880, Z. 2283, M. Z. 40306.

auf Kommunalstraßen stipulirt ist und ist die Einlegung der Bahngeleise in die Praterstraße im Einvernehmen mit dem h. ä. I. technischen Departement durchzuführen.

c) Die beantragte Verbreiterung der Fahrstraße bei dem Hause Nr. 23 in der Praterstraße, die Versetzung der Courrirsteine zum Zwecke der Trennung der Bahngeleise vom Trottoir, sowie die Verbreiterung der Fahrbahn der Praterstraße an der rechten Seite nächst dem Praterstern hat auf Kosten der Gesellschaft im Einvernehmen mit dem h. ä. I. technischen Departement zu geschehen.

Die Beilagen des oberwähnten Berichtes folgen, anliegend mit dem Beifügen zurück, daß unter Einem die Wiener Tramway-Gesellschaft von der Genehmigung der oberwähnten Bahnlinie in die Kenntniß gesetzt wird.

30.

Dekret des Wiener Magistrates vom 11. Juni 1868, Z. 79559,

an die Wiener Tramway-Gesellschaft und an das Stadtbauamt.

Ueber das Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft um die Bewilligung, bei dem Bau ihrer Pferdebahnlinien anstatt der Eichenholzschwellen, Lerchenschwellen verwenden zu dürfen, hat der Gemeinderath der Stadt Wien beschlossen*), daß, nachdem kein besonderer Grund vorhanden ist, die Gesellschaft von ihrer kontraktlich übernommenen Verpflichtung, daß die Quer- und Langschwellen aus gesundem und gut ausgetrocknetem Stein- oder Wieseneichenholz verfertiget sein müssen, zu entbinden, dieses Gesuch, ohne sich weiter in eine Untersuchung der bezüglichen Vor- und Nachtheile beider Holzgattungen einzulassen, unter Hinweis auf die diesbezüglichen Vertragsbestimmungen abzuweisen sei.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft wird daher angewiesen, bei dem Bau der Pferdebahnlinien, wie bisher, nur Schwellen aus Eichenholz der bezeichneten Gattung zu verwenden und das Stadtbauamt wird ange[illegible] die genaue Einhaltung dieser Ver[illegible] seitens der Gesellschaft strenge [illegible]

*) [illegible] vom 5. Juni 1868, Z. 2490.

31.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 8. Juli 1868, Z. 8858—1155*),

wurde anläßlich vorgekommener Gesuche um die Ertheilung der Bewilligung zu den Vorarbeiten, dann der Konzession für Pferde-Eisenbahnen, den k. k. Statthaltereien für Böhmen und Mähren, sowie später auch jenen für Steiermark und Oberösterreich (und zwar mit den Handelsministerial-Erläßen vom 27. August 1870, Z. 11940—1594 und 12901—1731), Galizien und das Küstenland (und zwar mit den Handelsministerial-Erläßen vom 30. Sept. 1868, Z. 13713—1873 und 14406—1966), unter Anderem Nachstehendes zur Orientirung bekannt gegeben:

„Zur Errichtung von Straßen-Pferde-Eisenbahnen (Hipposidir-Bahnen, auch Pferde-Eisenbahnen amerikanischen Systems oder Tramways), d. i. solcher Schienenwege, deren Schienen nicht derart über das Straßenniveau hervorragen, daß sie den Verkehr anderer Fuhrwerke stören würden, ist die Ertheilung einer Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten in der Weise, wie sie bei der beabsichtigten Anlage einer Lokomotiv-Eisenbahn nach den §§. 1—4 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, durch das Handelsministerium erfolgt, nach dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung nicht erforderlich.

Denn die Errichtung von solchen Pferdebahnen auf bereits bestehenden Straßen findet nicht durch eine Allerhöchste Konzession im Sinne des Konzessionsgesetzes statt, sondern sie erfolgt auf Grund der Allerhöchsten Entschließung vom 25. Februar 1859 durch das Handelsministerium nach vorausgegangener eingehender Prüfung der einschlägigen Lokalverhältnisse von Seite der Landesbehörde.

Die wirkliche Ausführung einer Pferde-Eisenbahn muß dem Einverständnisse der Unternehmer mit dem Eigenthümer der betreffenden Straßen anheimgestellt bleiben, und muß im Wege dieses Uebereinkommens auch die Feststellung der durch die besonderen lokalen Rücksichten gebotenen Modalitäten erfolgen."

*) Im gleichen Auszuge enthalten in der von J. Pollanetz und Dr. H. Edl. v. Wittek zusammengestellten Sammlung der das österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen u. s. w. Wien. K. k. Hof- und Staatsdruckerei. 1870. I. Band, pag. 49.

32.

Dekret des Wiener Magistrates vom 10. Juli 1868, Z. 42426, an das Stadtbauamt.

Der Gemeinderath hat laut Erlasses vom 3. d. M., Z. 3098, prinzipiell genehmigt, daß die Instandhaltung des Straßenpflasters, die Reinigung und Bespritzung, sowie die Entfernung des Schnees auf den von der Tramway-Gesellschaft befahrenen Routen „Schottenring — Hernalserlinie" und „Schottenring—Prater" von der Kommune besorgt werde und diese Gesellschaft den entsprechenden Beitrag zu leisten habe, ferner, daß bezüglich der Route „Schottenring—Hernalserlinie" als Anfangstag zur Berechnung der Beitragsquote der Tag des Kontrakts-Abschlusses, nämlich der 7. März d. J. anzunehmen sei, während für die Beitragsquote vom Tage der Betriebseröffnung bis zum 7. März d. J. das frühere Uebereinkommen zu gelten habe und endlich, daß bezüglich der Route „Schottenring—Prater" die Verpflichtung der Tramway - Gesellschaft zur Leistung einer Beitragsquote vom Tage der Betriebseröffnung beginnen solle.

Dem Stadtbauamt wird daher der mit der Tramway-Gesellschaft abgeschlossene Vertrag mit der Aufforderung zugemittelt, im Sinne des §. 21 desselben die für diese Unternehmung für die Route „Schottenring—Prater" entfallende Beitragsquote genau zu ermitteln und unter Kommunikatsrückschluß binnen 6 Wochen anher bekannt zu geben und wird noch bemerkt, daß bezüglich der Route „Schottenring—Hernals" bereits eine separate Verhandlung im Zuge ist und daher bezüglich beider Routen auch abgesonderte Berichte zu erstatten sind.

33.

Gemeinderaths-Beschluß vom 28. August 1868, Z. 3674.

Bezüglich der Einrichtung und des Baues von Pferdebahnwägen beschließt der Gemeinderath:

1. Die derzeit im Betriebe sich befindlichen offenen und geschlossenen Personenwagen, welche in Bezug auf Sitzzahl und Stellung derselben den von der Lokal-Kommission am 2. Mai und 15. Juni d. J. beantragten und in den vorliegenden Zeichnungen des Bauamtes I und II sub a und d dargestellten Aenderungen entsprechend hergestellt worden sind, werden nachträglich genehmigt.

2. Der Magistrat wird beauftragt, sogleich die amtliche Numerirung und Registrirung aller im Besitze der Gesellschaft befindlichen Personenwagen, welche bis jetzt noch nicht registrirt sind, und welche den obigen Bestimmungen entsprechen, vorzunehmen und bei der Vorschreibung des Lohnwagen-Gefälles auf die Zeit, seit welcher die Wägen im Betriebe sind, gebührende Rücksicht zu nehmen.

3. Ueber alle entweder bereits früher numerirten oder erst in Folge der vorstehenden Bestimmungen zur Registrirung gelangenden Wagen ist ein Inventar aufzunehmen, worin die Dimensionen und Art derselben (ob offene oder geschlossene), dann die Anzahl der Sitze jedes einzelnen Wagens, wie auch deren Stellung, Größe und Zwischenraum ersichtlich zu machen ist.

4. Ist die Gesellschaft aufzufordern, sich in Zukunft an die Bestimmungen des abgeschlossenen Vertrages strenge zu halten und keine Wagen in Betrieb zu setzen, bevor dieselben entweder in Modellen oder fertigem Zustande vom Gemeinderathe genehmigt worden sind, und ebenso ist

5. die Gesellschaft zu verhalten, bei jeder an dem amtlich numerirten und registrirten Wagen allenfalls vorzunehmenden Veränderung, insoferne selbe die Konstruktion desselben oder Sitzstellung und Sitzzahl betrifft, vor Inangriffnahme derselben die Genehmigung des Gemeinderathes einzuholen.

34.

Gemeinderaths-Beschluß vom 20. November 1868, ZZ. 4775, 6128, 6431.

Anläßlich der Berathung des Ansuchens der Wiener Tramway-Gesellschaft um die Bewilligung zur Herstellung der Pferdebahnlinie Ringstraße—Mariahilf—Hietzing beschließt der Gemeinderath:

Die Pferdeeisenbahnstrecke von der Ringstraße über die Mariahilferstraße zur Mariahilferlinie soll unter allen Umständen durchwegs Doppelgeleise erhalten.

Um dieses zu erreichen und nicht den Verkehr des übrigen Fuhrwerkes, sowie die Passage überhaupt zu hemmen, soll:

1. Nach dem Magistratsantrage in der Strecke der Burggasse von der Ringstraße bis zur Laftenstraße die Fahrbahnbreite von 5 auf 6 Klafter gebracht werden.

2. Am Eck der Burg- und der Breitengasse ist von der Tramway-Gesellschaft ein Theil des Hauses Nr. 34 einzulösen und mit demselben nach der schwarz straffirten Linie zurückzurücken.

Nächst dem k. k. Stallgebäude ist das Trottoir zurückzusetzen.

An der gegenüberliegenden Seite ist von der Gesellschaft das Haus Nr. 2 „zum Zeisig" gleichfalls in die neue Baulinie zurückzusetzen und das Trottoir zu reguliren.

Hiedurch würde eine Straßenbreite von 8 Klafter erreicht.

3. In der Breitengasse besteht keine Schwierigkeit rücksichtlich der Situation, jedoch hier, sowie nächst dem Hause „zum Zeisig" in der Burggasse eine solche in Betreff des Niveaus. Das Niveau ist daher, um Unglück zu verhüten, nach dem Magistratsantrage in beiden Gassen zu reguliren.

4. Da die Siebensterngasse auch selbst für ein Geleise zu wenig Breite hat, so muß durch die Gesellschaft die Einlösung der Häuser Nr. 4 bis 18 erfolgen, um die Breite dieser Gasse nach der neuen Baulinie auf 8 Klafter zu bringen.

5. In der Stiftgasse ist das in der Mitte der Gasse befindliche Bassin zu kassiren und sind dafür an zwei geeigneten Punkten Auslaufbrunnen zu errichten (selbstverständlich auf Kosten der Gesellschaft).

6. Die Fahrbahn in der Mariahilferstraße ist durchaus auf eine Breite von 7 Klaftern zu bringen, was leicht durch die Einbeziehung eines Theiles der Zwischenplätze geschehen kann, nur ist auch hier ein Bassin zu kassiren und statt diesem sind zwei Auslaufbrunnen zu errichten.

7. Nachdem die größte Schwierigkeit der Durchführung der Pferdeeisenbahn auf der Mariahilferstraße zwischen der Zoller- und Neubaugasse besteht, so ist der Gesellschaft die Einlösung der Häuser Nr. 69 und 71 Mariahilferstraße aufzutragen und zwar soll die Einlösung auf die zum ungestörten Betriebe der Pferdeeisenbahn nothwendige Breite von 10 Klafter 3 Schuh, wovon 6 Klafter 3 Schuh auf die Fahrbahn und je 2 Klafter auf die Trottoirs entfallen, erfolgen, ohne daß jedoch hiedurch der Baulinie für die Mariahilferstraße präjudizirt wird.

8. In der weiteren Strecke der Mariahilferstraße bis zur Linie ist die Fahrbahn ebenfalls auf 7 Klafter zu verbreitern. Die Mariahilferstraße selbst ist nach dem Antrage des Stadtbauamtes und des Magistrates zu erweitern.

9. Die Doppelgeleise sind, wie das Stadtbauamt beantragt hat, in die Mitte der Fahrbahn zu legen.

10. Der Gesellschaft ist aufzutragen, nach diesen Andeutungen noch vor der Ertheilung der Baubewilligung Detailpläne in größerem Maßstabe sowohl in Bezug auf die Situation, als auch auf das Niveau vorzulegen und genau zu cotiren.

11. Was die vom Stadtbauamte zur Verbesserung in dem Bau der Pferdeeisenbahnen gemachten Vorschläge betrifft, so wird Folgendes bemerkt:

1. Den Langschwellern soll künftighin eine solche Höhe gegeben werden, daß zwischen den Pflastersteinen und den Querschwellern, auf welchen die Längenschweller ruhen, noch eine mindestens 2 Zoll dicke Sandschichte aufgetragen werde.

2. Sollen die sogenannten langen Zwickelsteine, d. i. jene Steine, welche aus den langen Würfeln durch diagonale Abschlagung einer Ecke gemacht werden, und welche sich an die Langschwellern anschließen, schon in den Steinbrüchen in Zwickelform bearbeitet und von der Gesellschaft beigestellt werden.

3. Der Antrag des Bauamtes wegen Uebergießen der reinen Schotterunterlage auf mindestens 6 Schuh Breite mit dünnflüssigem Mörtel aus hydraulischem Kalk und reschem Sande wird abgelehnt.

4. Diese Verbesserungen beim Unterbaue sollen bei der zunächst zur Ausführung gelangenden Strecke versuchsweise durchgeführt werden.

5. Das Stadtbauamt soll Bericht erstatten, ob es bei Straßen, welche wegen Einlegung von Pferdebahngeleisen umgepflastert werden, nicht zweckmäßiger wäre, die Straßen anstatt diagonal, senkrecht auf die Straßenaxe zu pflastern, wodurch dann die vielen Zwickelsteine entfallen würden.

35.

Dekret des Wiener Magistrates vom 26. Jänner 1869, G. R. Z. 470, M. Z. 11329 an das Stadtbauamt und an das Markt-Kommissariat.

Nachdem die Pferde der Tramway-Unternehmung entweder gar keine Glocken, oder nur solche befestigt haben, deren Schall man nur auf wenige Schritte vernimmt und während eines Schneefalles die Passanten auch das Getrappel der Pferde nicht hören, wodurch um so leichter ein Unglücksfall herbeigeführt werden kann, so hat der Gemeinderath in seiner Plenarsitzung vom 22. d. M. beschlossen, die Tramway-Gesellschaft aufzufordern, allsogleich die Pferde eines jeden im Betriebe stehenden Wagens entweder mit größeren Glocken oder mit Schlittenschellen für die Dauer des Winters zu versehen.

Da nun die Wiener Tramway-Gesellschaft von Seite des wohllöblichen Präsidiums aufgefordert wurde, diesem Gemeinderaths-Beschlusse gemäß das Erforderliche vorzukehren, werden das Stadtbauamt und das Marktkommissariat beauftragt, die genaue Einhaltung dieser Vorschrift strenge zu überwachen und jede Außerachtlassung derselben hieher anzuzeigen.

36.

Gemeinderaths-Beschluß vom 19. Februar 1869, Z. 5769, M. Z. 25440, rücksichtlich der Abstellung von Unzukömmlichkeiten beim Pferdebahnbetriebe.

1. Die Erwiderung der Tramway-Gesellschaft auf die Zuschrift des Gemeinderathes vom 24. September v. J., Z. 4152, wird zur Kenntniß genommen; die Gesellschaft ist aufzufordern, Jenen, welche beim Einsteigen die Aufschriftstafeln unbeachtet ließen, nicht nur die Weiterfahrt zu ermöglichen, sondern auch zu verhindern, daß Jemandem für eine Fahrt der Fahrpreis mehr als einmal abgenommen werde (§. 27 des Vertrages).

2. Die unterm 14. Oktober v. J. vorgelegte Fahrordnung und der vorgelegte Fahrtarif werden entsprechend den Bestimmungen der §§. 27 und 28 des Vertrages für das Gemeindegebiet von Wien genehmigt.

3. Die von der Lokal-Kommission Ende Oktober v. J. besichtigte und gutgeheißene Absperrungsweise der vorderen Plattform der Pferdebahnwägen wird mit dem Bedeuten genehmigt, daß dieses Absperrungssystem bei neu zu erbauenden Wägen nach den von der Kommune gegebenen Andeutungen verbessert werde.

4. Die Tramway-Gesellschaft wird aufgefordert, zu Warnungsrufen nur das schrillende Rollpfeifchen, zur Signalgebung seitens der Kondukteure an die Kutscher die schon eingeführt gewesenen kleinen Signalhörner zu verwenden und die Glöckchen der Pferde durch andere, stärker tönende zu ersetzen.

5. Die Tramway-Gesellschaft wird aufgefordert, dem Expeditionsdienste am Schottenring eine bessere Obsorge als bisher zu widmen, die Ueberfüllung der Wägen zu verhindern, und entsprechend der Vertragsbestimmung im §. 28, Z. 6, Fahrmarken an das Publikum auszugeben.

6. Alle den Tramwaybetrieb betreffenden Gemeinderaths-Beschlüsse sind der k. k. Polizei-Direktion zur Kenntniß zu bringen, und ist dieselbe zu ersuchen, über ihr zukommende Beschwerden, welche sich auf den Pferdebahnbetrieb außerhalb des Gemeindegebietes von Wien beziehen, die Tramway-Gesellschaft direkte verantwortlich zu machen.

7. Neue Versuche zu Vorrichtungen an den Pferdebahnwägen zum Schutze gegen das Ueberfahrenwerden sind von der Tramway-Gesellschaft längstens binnen 30 Tagen zu machen.

8. Die Tramway-Gesellschaft ist strengstens zu ermahnen, den vom Gemeinderathe und der Pferdebahn-Kommission an sie ergehenden Aufträgen stets pünktlich und schnell zu entsprechen, widrigens die Kommune sich veranlaßt sehen würde, von den ihr vertragsmäßig zustehenden Rechten Gebrauch zu machen.

37.

Dekret

des Wiener Magistrates ddto. 27. Februar 1869, Z. 24999, an die Wiener Tramway-Gesellschaft.

Der Gemeinderath der Stadt Wien hat in seiner Plenarsitzung vom 19. d. Mts. das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Ausführung der Pferdebahnlinie „Ringstraße—Nußdorferstraße—Döbling" unter nachstehenden Bedingungen genehmigt:

1. Ist diese Pferdebahnlinie durchaus mit doppelten Bahngeleisen herzustellen.

2. Die Verbindungs-Kurven am Schottenringe sind nach dem Antrage der Tramway-Gesellschaft auszuführen und es ist behufs des leichteren Verkehres des anderweitigen Fahrwerkes auf der Straße außerhalb dem Bahngeleise die nothwendige Verbreiterung der Fahrbahn daselbst von der Gesellschaft auf ihre Kosten zu bewirken.

3. Nächst der Sensengasse, wo die Breite der Fahrbahn der Währingerstraße bis auf 31 Fuß 6 Zoll sich vermindert, ist die zur Einlegung von Doppelgeleisen nöthige Straßenbreite durch Einlösung der Häuser Nr. 25 in der Währingerstraße und Nr. 8 in der Sensengasse von Seite der Gesellschaft zu erzielen.

4. In der Nußdorferstraße hat die Tramway-Gesellschaft die Häuser Nr. 41, 43, 45 und 47 einzulösen und sammt dem der Kommune gehörigen Hause Nr. 39 zu demoliren, um die Pferdebahn auch in dieser Strecke mit doppelten Geleisen ausführen zu können.

5. Bei der Friedhofgasse, wo die Fahrbahn der Nußdorferstraße bis auf 31 Schuh sich verengt, hat die Tramway-Gesellschaft zur Ermöglichung der Anlage von Doppelgeleisen das Haus Nr. 84 in der Nußdorferstraße einzulösen.

6. In der weiteren Fortsetzung ist die Pferdebahn nicht über den Nußdorfer-Linienamts-platz zu führen, sondern nach dem Regulirungsplane für den IX. Gemeindebezirk in der Verlängerung der Nußdorferstraße in gerader Richtung auf die künftige Gürtelstraße zu errichten und es wird die Wiener Tramway-Gesellschaft demnach angewiesen, behufs Realisirung der Durchführung der Pferdebahn über den Linienwall mit dem hohen k. k. Finanzärar in Verhandlung zu treten.

7. Jene Strecken der Nußdorferstraße, welche noch nicht gepflastert sind, sind von Seite der Wiener Tramway-Gesellschaft in Gemäßheit des §. 11 des Vertrages vom 7. März 1868 pflastern zu lassen.

Uebrigens haben bei der Herstellung und Ausführung dieser Pferdebahnlinie „Schottenring—Döbling" alle diejenigen Bestimmungen Platz zu greifen, welche für die Linie „Burgring—Mariahilferlinie" festgesetzt wurden.

Von diesen Beschlüssen des Gemeinderathes wird die Wiener Tramway-Gesellschaft zur Wissenschaft und weiteren Veranlassung mit der Aufforderung in die Kenntniß gesetzt, seinerzeit die rektifizirten Pläne behufs der Ausfertigung der Baubewilligung hieher vorzulegen.

Die mit der Eingabe vom 17. September v. J. überreichten Pläne folgen im Anschlusse zurück.

38.

Gemeinderaths-Beschluß

vom 9. März 1869, Z. 4962.

Der von der Wiener Tramway-Gesellschaft angefertigte einspännige Mustersommerwagen wird mit der Bedingung genehmigt, daß in den nach demselben weiter zu erbauenden Wägen der Durchgangsraum statt jetzt 21 Zoll Breite nur die Breite von 18 Zoll erhalte und dafür die Sitze um je einen Zoll verbreitert werden.

39.

Gemeinderaths-Beschluß vom 9. März 1869, Z. 5241, M. Z. 108930 ex 1868.

1. Der Gemeinderath genehmigt prinzipiell die Errichtung von Haltstellen längs der Pferdebahntracen gegen dem, daß die Wägen behufs des Ein- und Aussteigens der Fahrgäste außer diesen Haltestellen nicht angehalten werden dürfen.

2. In Folge dessen genehmigt der Gemeinderath für die Linie Schottenring—Ringstraße—Praterstern die durch die Lokal-Kommission vom

8. August 1868 auf dieser Linie ausgemittelten 25 Haltestellen nach dem Magistratsantrage und deren Bezeichnung durch eiserne Standsäulen mit der Aufschrift: „Haltestelle der Pferdeeisenbahn", und wird der Magistrat beauftragt, das Nöthige zu veranlassen, daß diese Standsäulen nur an den kommissionell ermittelten Punkten aufgestellt werden.

3. Genehmigt der Gemeinderath, daß bei Eröffnung von weiteren neuen Pferdebahnlinien die Haltstellen nur an den kommissionell ermittelten Punkten unter der Zustimmung der Pferdeeisenbahn-Kommission errichtet werden dürfen.

4. Wo sich Haltestellen als verkehrsstörend erweisen, sind dieselben auf Anordnung der Pferdeeisenbahn-Kommission zu entfernen.*)

40.

Infolge Gemeinderaths - Bescheides vom 2. April 1869, Z. 1497, M. Z. 32015 und 35369,

wurde das Modell eines offenen Sommerwagens nach dem Ergebnisse der kommissionellen Besichtigung mit dem Bemerken genehmigt, daß vor den Rädern eine Schutzvorrichtung gegen das Ueberfahrenwerden anzubringen ist.

41.

Dekret des Wiener Magistrates vom 9. April 1870, Z. 46506,

an das Stadtbauamt und an das Oberkammeramt.

Das Stadtbauamt erhält den Auftrag, die Untersuchung der bereits in Verwendung genommenen neuen Sommerwägen der Wiener Tramway-Gesellschaft in Gemäßheit des §. 18 der Bau- und Betriebsordnung ungesäumt vorzunehmen und gleichzeitig wird das Oberkammeramt angewiesen, im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte die von diesem approbirten Wägen sogleich ämtlich zu numeriren und nach geschehener Amtshandlung bezüglich der Anzahl der numerirten Wägen hieher die Anzeige zu erstatten.

*) Von diesem Beschlusse wurde die k. k. Polizeidirektion mit Note des Wiener Magistrates vom 10. April 1869, Z. 108930, mit dem Ersuchen in Kenntniß gesetzt, auf die Abstellung etwaiger Ordnungswidrigkeiten beim Pferdebahnbetriebe in Absicht auf die Haltestellen durch die aufgestellten Polizeiorgane thunlichst hinwirken zu wollen.

42.

Gesuch der Wiener Tramway-Gesellschaft an den Wiener Magistrat, praes. am 31. Mai 1870, M. Z. 72122,

um Abordnung einer Kommission zur Prüfung der Pferdebahnstrecke „Burgring—Hôtel Kreuz".

Nachdem Mittwoch, den 1. Juni l. J., die Kollaudirung der ausgeführten Regulirungs- und Pflasterungsarbeiten in der Bellaria-, Burg-, Breite- und Siebensterngasse durch die hiezu bestimmten Organe erfolgt, ist die ergebenst gefertigte Gesellschaft in die Lage versetzt, die Pferdebahnstrecke Burgring—Penzing, resp. Burgring—Hôtel Kreuz" dem allgemeinen Verkehr übergeben zu können.

Die gefertigte Gesellschaft stellt daher an Einen löblichen Magistrat die ergebenste Bitte um Abordnung einer Kommission zur Prüfung dieser Linie behufs Ertheilung der Bewilligung zur Uebergabe derselben an den allgemeinen Verkehr und erlaubt sich vorzuschlagen: die Theilnehmer an der abzuhaltenden Probe, resp. Eröffnungsfahrt wollen sich am 2. Juni l. J., um 10 Uhr Vormittags an der Kreuzung der Ringstraße und Bellariastraße (Burggasse) versammeln.

43.

Lokal-Kommissions-Protokoll

aufgenommen vom Wiener Magistrate am 2. Juni 1870, Mag.-Z. 72122 (Q 12, 74262 ex 1870).

Gegenwärtige: Die Gefertigten.

Ueber das Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft hat heute um 10 Uhr Vormittags die Prüfung der Pferdebahnstrecke Burgring-

Mariahilferstraße (Hôtel Kreuz) und die Probefahrt auf derselben unter Intervenirung der Pferdebahn-Kommission des löblichen Gemeinderathes, dann der betheiligten Behörden und sonstigen Organe stattgefunden.

Mit Ausnahme einer dreimaligen Entgleisung in den noch nicht vollkommen ausgefahrenen Kurven hat sowohl die Hinfahrt vom Burgringe aus, als die Rückfahrt keinen Anlaß zu irgend einer Beanständung geboten.

Um das Ausgleisen in den Kurven zu verhindern, wurde dem Herrn Betriebsleiter und dem Bauunternehmer der Tramway-Gesellschaft kommissionell die Weisung ertheilt, die nöthigen Aenderungen an dem Pflaster sogleich vorzunehmen und dieß auch von dem Betreffenden zugesichert.

Bei Gelegenheit dieser Probefahrt wurde von der Kommission zugleich auch auf die Errichtung der Haltestellen auf dieser Pferdebahnstrecke das Augenmerk gewendet und es wurden nachstehende Punkte für dieselben einstimmig in Vorschlag gebracht:

I. In der Bellariagasse bei dem Eckhause gegen den Burgring.

II. In derselben Gasse vor der Kreuzung der Laftenstraße.

III. In der Siebensterngasse vor dem Hause Nr. 3.

IV. In der Stiftgasse vor dem Hause Nr. 19.

V. In derselben Gasse zwischen den Hausthoren von Nr. 1 und 3.

VI. In der Mariahilferstraße vor dem Hause Nr. 55.

Die gegenwärtig bei dem Hause Nr. 79 in der Mariahilferstraße befindliche Haltestelle ist vor das Haus Nr. 77 zu verlegen.

Nachdem, wie oben bemerkt, die Probefahrt anstandslos vor sich gegangen ist, hat die Kommission gegen die Eröffnung des Betriebes auf dieser Pferdebahnstrecke unter der Bedingung keinen Anstand zu erheben befunden und denselben sogleich gestattet, daß in sämmtlichen Kurven, dann in der Burggasse und in der Breitegasse wegen des starken Gefälles dieser Straßen, ferner in der Mariahilferstraße in der Strecke zwischen der Kirchengasse und der Nelkengasse, wo die Pferdebahngeleise nahezu in der Mitte der Fahrbahn liegen und wegen des dort stattfindenden größeren Wagenverkehres nur im Schritte gefahren werde; auch wäre bei der Kreuzung des Burgringes mit der Bellariagasse ein Bahnwächter aufzustellen.

Somit wurde das Protokoll geschlossen und gefertiget:

Flor. Friedmann m. p., Gemeinderath.	**Anton Böhm m. p.,** Magistratsrath.
K. Planer, m. p., k. k. Polizei-Ober-Kommissär.	**Jordan m. p.,** Gemeinderath.
Niernsee m. p., Stadtbaudirektor.	**J. Paffrath m. p.,** Gemeinderath.

Arnberger m. p.,

44.

Note des k. k. n. ö. Statthalters v. 3. Juni 1870, Z. 16265*),

an die Wiener Tramway-Gesellschaft.

Nach dem anstandlosen Ergebnisse der Probefahrt auf der Pferdebahnstrecke Burgring-Hôtel Kreuz (Mariahilferstraße) finde ich der Wiener Tramway-Gesellschaft die unterm 30. v. M., Z. 212, angesuchte Bewilligung zum Betriebe dieser Strecke unter genauer Einhaltung der kommissionell festgestellten Bedingungen mit dem Beifügen zu ertheilen, daß ich mir die weiteren Verfügungen nach dem Befunde der demnächst bezüglich der Herstellungen auf der Mariahilferstraße vorzunehmenden Kollaudirung vorbehalte.

45.

Bericht des Wiener Magistrates vom 9. Juni 1870, Z. 74262,

an die k. k. n. ö. Statthalterei.

In Gemäßheit des mit dem hohen Erlasse vom 3. d. M., Z. 16265, erhaltenen Auftrages beeilt sich der Magistrat eine Abschrift des Kommissions-Protokolls über die am 2. d. M. stattgefundene Probe und Eröffnungsfahrt auf der Pferdeeisenbahnstrecke Burgring-Mariahilferstraße (Hôtel Kreuz) in der Anlage mit dem ergebenen Bemerken zu überreichen, daß die kommissionell ausgemittelten Haltestellen vom Gemeinderathe mittelst Beschlusses vom 3. d. M., Z. 2607 genehmigt worden sind.

---

*) Eine Abschrift dieser Note wurde mit dem Statthalterei-Erlasse vom 3. Juni 1870, Z. 16265 dem Wiener Magistrate mit der Aufforderung zur Kenntniß übermittelt, eine Abschrift des diesfälligen Kommissions-Protokolles sogleich vorzulegen. (Mag.-Zahl 74262.)

46.

Dekret des Wiener Magistrates v. 9. Juni 1870, M. Z. 72122, an das Stadtbauamt.

Der Gemeinderath der Stadt Wien hat die am 2. d. M. geschehene Eröffnung des Betriebes auf der Pferdebahnstrecke Burgring-Mariahilferstraße (Hôtel Kreuz) zur Kenntniß genommen und mittelst Beschlusses vom 3. Juni d. J. Z., 2607 die nachstehenden Haltestellen genehmigt:

I. In der Bellariagasse bei dem Eckhause gegen den Burgring;

II. In derselben Gasse vor der Kreuzung mit der Lastenstraße;

III. In der Siebensterngasse vor dem Hause Nr. 3;

IV. In der Stiftgasse vor dem Hause Nr. 19;

V. In derselben Gasse zwischen den Hausthoren von Nr. 1 und 3;

VI. In der Mariahilferstraße vor dem Hause Nr. 55.

Die bisher vor dem Hause Nr. 79 in der letzteren Straße bestandene Haltestelle ist vor das Haus Nr. 77 zu verlegen.

Zugleich wird die Wiener Tramway-Gesellschaft aufgefordert, bei dem Betriebe dieser Pferdebahnstrecke strenge dafür zu sorgen, daß in sämmtlichen Curven, dann in der Burg- und Breitegasse wegen des dortigen starken Gefälles und in der Mariahilferstraße in der Strecke zwischen der Kirchengasse und der Nelkengasse wegen des dort herrschenden größeren Wagenverkehres nur im Schritte gefahren werde.

Bei der Ausmündung der Bellariagasse in den Burgring ist ein Bahnwächter aufzustellen.

Hievon wird das Stadtbauamt mit dem Auftrage verständiget, zur Wahrung der persönlichen Sicherheit der Passanten strenge darüber zu wachen, daß bei den an dieser Pferdebahn-Route geführten Bauten keine Passage- und Verkehrsstörungen vorkommen und daher außerhalb der Bauplanke keine Materialien hinterlegt werden.

Diesfällige Uebertretungen sind allsogleich zur hierortigen Kenntniß zu bringen.

47.

Handelsministerial-Erlaß vom 4. Juli 1870, Z. 9054—1887,

an die k. k. Statthalterei für Mähren, betreffend die staatliche Genehmigung der Detailprojekte der Brünner Pferdebahn.*)

In Erledigung des Berichtes vom 3. Mai 1870, Z. 6781, dessen Beilagen im Anschlusse zurückgestellt werden, wird der k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern eröffnet, daß der vom Gemeinderathe der königlichen Landeshauptstadt Brünn unter dem 21. April 1870, Z. 7041, eingebrachten Vorstellung gegen die im Sinne des h. o. Erlasses vom 23. Februar 1869, Z. 3466—568, erfolgte Genehmigung des Detailprojektes der Pferdeeisenbahnlinie Zeil—Obrowitz, sowie gegen die Verfügungen, welche in Ausübung des der Staatsverwaltung vorbehaltenen Genehmigungsrechtes, hinsichtlich der Anlage der erwähnten Pferdebahnlinie getroffen wurden, keine Folge gegeben werden kann.

Denn das Recht, die Modalitäten der Herstellung von Pferdeeisenbahnen auf gewöhnlichen Straßen zu überwachen und mithin die Bedingungen der Anlage zu genehmigen, steht der Staatsverwaltung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften unzweifelhaft zu, da dieses Recht sich als eine nothwendige Konsequenz der mit Allerhöchster Entschließung vom 25. Februar 1859 sanktionirten allgemeinen Grundsätze für die Anlegung derartiger Bahnen darstellt. Kraft der citirten Allerhöchsten Entschließung wurde nämlich das Handelsministerium ermächtigt, solche Unternehmungen unter der Bedingung zu gestatten, daß auf alle Rücksichten des unbeirrten öffentlichen Verkehres, sowie der Sicherheit überhaupt der vollkommenste Bedacht zu nehmen sei. Soll das Handelsministerium aber für die Erfüllung dieser Bedingung einstehen, und dafür die gesetzliche Verantwortlichkeit übernehmen, so muß demselben nothwendig auch das zur Erreichung des angestrebten Zieles erforderliche Mittel geboten und mithin das Recht zuer-

*) Enthalten in der von J. Pollanetz und Dr. Heinr. Edl. v. Wittek zusammengestellten Sammlung der das österr. Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen etc. Wien, k. k. Hof- und Staatsdruckerei. 1871. 3. Band, pag. 290.

kannt werden, auf die Art der Durchführung von Pferdeeisenbahn-Unternehmungen entweder unmittelbar, oder durch die hiezu delegirten Unterbehörden jenen Einfluß zu nehmen, der zur Wahrung der öffentlichen Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten nöthig scheint. Auf Grund dieser Schlußfolgerung aus den bestehenden Gesetzen wurde denn auch mit dem bereits citirten Erlasse vom 23. Februar 1869, Z. 3466—568, die Konzession zum Baue und Betriebe einer Pferdeeisenbahn in Brünn ausdrücklich unter Vorbehalt der Genehmigung der Detailpläne durch die Staatsverwaltung ertheilt und überhaupt den Konzessionären die Befolgung aller jener besonderen Vorschriften und Bestimmungen zur Pflicht gemacht, welche die k. k. Statthalterei, sowohl hinsichtlich der Anlage und des Baues, als hinsichtlich des Betriebes im öffentlichen Interesse zu erlassen finden würde.

Hiedurch ist nun kraft des dem Handelsministerium zu Folge der citirten Allerhöchsten Entschließung zustehenden Konzessionirungsrechtes eine Beschränkung des materiellen Inhaltes der ertheilten Konzessionsbefugnisse statuirt worden, und haben diese letzteren eben nur innerhalb der hiernach festgesetzten Grenzen rechtliche Geltung erlangt.

Mit diesem Grundsatze, welcher bei der Ausführung aller bisher konzessionirten Pferdeeisenbahnen amerikanischen Systems festgehalten worden ist und der sich auf das Rechtsverhältniß der Konzessionäre zur Staatsverwaltung aus dem Titel der Konzession bezieht, mithin dem öffentlichen Rechte angehört, ist aber das in dem Erlasse vom 8. Juli 1868, Z. 8858—1155, ausgesprochene Prinzip sehr wohl vereinbar, daß die wirkliche Ausführung einer Pferdeeisenbahn dem Einverständnisse der Unternehmer mit den Eigenthümern der betreffenden Straßen anheimgestellt bleiben und daß im Wege dieses Uebereinkommens auch die Feststellung der durch die besonderen lokalen Rücksichten gebotenen Modalitäten erfolgen müsse, denn dieses Prinzip normirt die privatrechtliche Stellung des Unternehmens hinsichtlich der Benützung der für die wirkliche Ausführung desselben benöthigten Straßen und sonstigen Grundflächen und bildet eine Konsequenz des Allerhöchst festgestellten allgemeinen Grundsatzes, daß bei der Herstellung von Pferdeeisenbahnen auf gewöhnlichen Straßen in die bestehenden Privatrechte nicht eingegriffen, demnach ein Expropriationsrecht nicht gewährt werden darf.

In dem der Staatsverwaltung vorbehaltenen Genehmigungsrechte in Betreff der Ausführungsmodalitäten liegt aber ebensowenig als in der seinerzeit erfolgten Konzessionsertheilung und den auf Grund derselben getroffenen Verfügungen ein Eingriff in den gesetzlichen Wirkungskreis der autonomen Gemeinde.

Indem dieser letzteren vielmehr nach den bestehenden Bestimmungen die umfassendste Wahrung der ortspolizeilichen und sonstigen lokalen Rücksichten gesichert ist, wie dies bereits mit dem Erlasse vom 28. März 1869, Z. 6545—1044, hervorgehoben wurde, kann durch die kommunale Ingerenz doch keineswegs der Staatsverwaltung jene Einflußnahme entzogen werden, welche zum Zwecke der Wahrnehmung der über den örtlichen Kreis hinausreichenden Verkehrs- und Sicherheitsinteressen nothwendig erscheint. Nach der Natur der Verhältnisse können beide Kompetenzsphären in vorsichtiger Handhabung, wie sie die strikte Beachtung des gesetzlichen Wirkungskreises erheischt, unbeirrt neben einander bestehen; tritt indessen ausnahmsweise der Fall ein, daß die lokale Verfügung den staatlichen Rücksichten nicht genügt, so wird sich nach dem Zwecke des Gemeinwesens das örtliche und besondere Interesse dem allgemeinen und höheren Bedürfnisse unterordnen müssen.

Die k. k. Statthalterei wird beauftragt, den Gemeinderath der Landeshauptstadt Brünn von dem Inhalte und den Gründen der vorstehenden Entscheidung in geeigneter Weise zu verständigen.

48.

Gesetz vom 11. Mai 1871,

betreffend Abänderungen des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R. G. Bl. Nr. 89.

(R. G. Bl. Nr. 39.)

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich in Abänderung der Tarifpost 47, lit. e) des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R. G. Bl. Nr. 89, anzuordnen, wie folgt:

§. 1.*)

Personen-Fahrkarten von Unternehmungen, welche bloß den Lokalverkehr vermitteln, d. i. solchen, welche

*) Abgeändert in Folge Gesetzes vom 30. März 1875, R. G. Bl. Nr. 42.

ihren Geschäftsbetrieb auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, sind, wenn der höchste für Beförderung einer Person von der Unternehmung eingehobene Fahrpreis zwanzig Neukreuzer nicht übersteigt, bedingt gebührenfrei (Tarifpost 48 lit. b).

§. 2.

Die in der Tarifpost 47 lit. e) festgesetzte Maximalgebühr wird von 15 kr. auf 25 kr. erhöht.

§. 3.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird der Finanzminister beauftragt.

49.

Gemeinderaths-Beschluß vom 3. Oktober 1871, Z. 2954, M. Z. 172347 ex 1870.

Mit Rücksicht auf die von der Genossenschaft der Stellfuhrinhaber in Anregung gebrachten Schäden und Uebelstände, welche durch die Wiener Tramway-Gesellschaft infolge des schlechten Pflasters neben den Schienen allen übrigen Fuhrwerken zugefügt werden, beschließt der Gemeinderath, die Wiener Tramway-Gesellschaft zu beauftragen:

1. Bei Neupflasterungen, sowie bei Pflasterreparaturen darauf zu sehen, daß die Oberfläche der Steine genau mit der Schienenoberfläche zusammentreffe;

2. die auffallend gewölbeartige Ueberhöhung der Auspflasterungen zwischen den Schienensträngen zu vermeiden;

3. die sogenannten Zungen an den Kreuzungspunkten, insoweit dieselben wegen zu geringer Breite zu einer soliden Auspflasterung nicht geeignet sind, aus geripptem Gußeisen herzustellen.

50.

Gemeinderaths-Beschluß vom 16. Februar 1872, Z. 6181 ex 1870.

Der Fahrpreis darf nicht erhöht werden.

Bezüglich der bereits im Vertrage vom 7. März 1868 von der Tramway-Gesellschaft zum Baue und Betriebe übernommenen Linien bleibt der Vertrag bis auf die folgenden Ausnahmen aufrecht:

An Stelle der jährlichen Bruttoabgabe ist eine Pauschalsumme zu entrichten, welche von fünf zu fünf Jahren vom Gemeinderathe bestimmt wird. Für die nächsten fünf Jahre soll diese Pauschalsumme 70.000 fl. jährlich betragen. *)

Bezüglich derjenigen Linien, zu deren Bau und Betrieb die Tramway-Gesellschaft noch nicht vertragsmäßig verpflichtet ist, wird, soweit es Weltausstellungslinien **) sind, der Fahrpreis mit der Gesellschaft für die Dauer der Weltausstellung vereinbart.

Wenn die Tramway-Gesellschaft sich nicht binnen sechs Wochen bereit erklärt, die neuen Linien zu bauen und in Betrieb zu setzen, so soll sofort eine Offertverhandlung für den Bau und Betrieb dieser Linien ausgeschrieben werden.

---

*) Vgl. hiezu §. 37 des Vertrages sammt Anmerkung.

**) Ueber Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft um Präcisirung der im Gemeinderaths-Beschlusse vom 16. Februar 1872 als „Weltausstellungslinien" bezeichneten Linien und um Bekanntgabe, mit wem sie sich behufs der Fahrpreisbestimmung ins Einvernehmen zu setzen habe, wurden vom Gemeinderathe am 22. März 1872, Z. 1377, die beiden Linien, und zwar die Linie Radetzkybrücke—Löwengasse—Sofienbrücke und die Linie Jägerstraße in der Brigittenau—Nordwestbahn—Praterstern, jedoch nur unter dem Vorbehalte als „Weltausstellungslinien" erklärt, daß der bisherige Tramwaybetrieb über die Asperngasse und Praterstraße zum Praterstern in gänzlich unveränderter Weise aufrecht erhalten bleibt. Wegen der Bestimmung des Fahrpreises hat sich die Gesellschaft an den Gemeinderath zu wenden. Hierüber erklärte die Tramway-Gesellschaft am 2. April 1872, daß sie bereit sei, sowohl den Bau der kontraktlichen, als den der Weltausstellungslinien sofort in Angriff zu nehmen, und behielt sich die Vereinbarung bezüglich der Fahrpreisbestimmung für die Weltausstellungslinien jenem Zeitpunkte vor, bis die neue Kommission für Pferdebahn-Angelegenheiten gewählt sein wird.
(Mag.-Bdg.-Blatt Nr. 9 ex 1872, pag. 151.)

51.

Nachtragsbestimmungen

zu dem am 7. März 1868 zwischen dem Gemeinderathe der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien und der beim Wiener Handelsgerichte protokollirten „Wiener-Tramway-Gesellschaft“ abgeschlossenen Vertrage, in Ausführung des Gemeinderathsbeschlusses vom 8. Oktober 1872, Z. 5365, vom Wiener Magistrate am 16. Dezember 1872 zur Z. 154599 ausgefertigt.

§. 1.

Die Gemeinde Wien enthebt die Gesellschaft von der im §. 1 des Vertrages vom 7. März 1868 übernommenen Verbindlichkeit zur Errichtung und zum Betriebe der folgenden im §. 2 desselben Vertrages aufgeführten Pferde-Eisenbahnstrecken, und zwar der im Absatze I „Linien der ersten Bauperiode“ aufgenommenen Linie: 3. Radetzkybrücke, Radetzkystraße, Praterstraße, Franzenskettenbrücke und Franzenskettenbrückenstraße zum Praterstern in der beiläufigen Länge von 623°, ferner der im Absatze III „Linien der dritten Bauperiode“ enthaltenen Linien:

„1. Alserbachstraße in die Brigittenau, einerseits mit Anschluß an die Augartenlinie, andererseits bis zur Jakobstraße in der beiläufigen Länge von 1502°“, endlich hinsichtlich der eben daselbst verzeichneten Linie:

„3. Franzensbrücke, Weißgärberlände, Rasumoffskygasse, Erdbergerstraße zur Erdbergerlinie in der beiläufigen Länge von 1590°“, und zwar nur für die Theilstrecke „Franzensbrücke, Weißgärberlände, Rasumoffskygasse,“ wogegen die Verpflichtung zur Herstellung der Theilstrecke „Erdbergerstraße zur Erdbergerlinie“ aufrecht bestehen bleibt.

§. 2.

Dagegen verpflichtet sich die Gesellschaft, den Bau der nachfolgend verzeichneten Pferdebahnlinien sogleich zu beginnen, diese Linien bis zum 1. Mai 1873 zu vollenden und in Betrieb zu setzen, nämlich:

1. Schwarzenbergstraße, Schwarzenbergbrücke, Lastenstraße, Karlsgasse, Gußhausstraße Favoritenstraße, Favoritenlinie zum Südbahnhofe.

2. Alserbachstraße, Brigittabrücke, Wallensteinstraße, Nordwestbahnhof, Nordbahnstraße, Praterstern, endlich

3. Radetzkybrücke, Radetzkystraße, Löwengasse zur Sofienbrücke.

§. 3.

Die Gesellschaft verpflichtet sich ferner im Anschlusse an die Linie §. 2 ad 1 eine Pferdebahnlinie durch die Mayerhofgasse, Wiednerhauptstraße zur „Matzleinsdorferlinie“ in einem von dem Gemeinderathe festzusetzenden späteren Termine zu vollenden und in Betrieb zu setzen.

§. 4.

Von diesen Linien ist jedoch die im §. 2 ad 1 bewilligte nur als eine provisorische anzusehen und es gestattet die Gemeinde Wien, daß auf dieser Bahnstrecke in Abänderung der Bestimmung des §. 7 des Vertrages vom 7. März 1868 in der bisherigen Karlsgasse ein einfaches Geleise gelegt werde.

Dagegen verpflichtet sich die Gesellschaft, innerhalb längstens drei Jahren vom Tage des Vertragsabschlusses an die Stelle dieser Linie eine definitive Linie: Elisabethbrücke, Wiednerhauptstraße, Favoritenstraße im Sinne des Gemeinderathsbeschlusses vom 1. Oktober 1869 oder in anderer vom Gemeinderathe als geeignet anerkannter Weise auszuführen, widrigens die Gesellschaft nach Ablauf dieser drei Jahre im Sinne des Vertrages vom 7. März 1868 die gedachte Linie auf Verlangen des Gemeinderathes sofort zu beseitigen hat.

§. 5.

Die Gemeinde Wien gestattet für die Herstellung der im §. 2 dieser Nachtragsbestimmungen ad 2 enthaltenen Linie in theilweiser Abänderung des §. 7 des Vertrages vom 7. März 1868, daß die Gesellschaft in der Alserbachstraße längs der Porzellanfabrik in einer Strecke von 25 bis 30 Klaftern provisorisch nur ein einfaches Geleise lege, wogegen sich die Gesellschaft jedoch verpflichtet, dieses einfache Geleise über jeweiliges Verlangen des Wiener Gemeinderathes durch ein Doppelgeleise zu ersetzen.

§. 6.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, bei dem Baue und Betriebe der im §. 2 dieser Nachtrags-Bestimmungen verzeichneten Linien im Uebrigen die in den §§. 6 bis 33 des Vertrages vom

7. März 1868 enthaltenen Vorschriften der Bau- und Betriebsordnung genau einzuhalten.

Ueberhaupt sollen diese Nachtragsbestimmungen einen integrirenden Bestandtheil des Vertrages vom 7. März 1868 bilden und sind daher auch alle in diesem Vertrage und zwar in den §§. 34 bis 45 enthaltenen Bestimmungen, wie über die Nichtübertragbarkeit der Betriebsberechtigung ohne Einwilligung des Gemeinderathes, die Berechtigungsdauer, die Termine zum Bau- und Betriebsbeginne 2c., insoferne sie nicht durch die Nachtrags-Bestimmungen selbst aufgehoben wurden oder eine Aenderung erlitten haben, auch für die neuhinzugekommenen Pferdebahnlinien maßgebend und von rechtlicher Geltung.

§. 7.

Die Stempel zu diesen Nachtrags-Bestimmungen, sowie die etwaigen für dieselben entfallenden Staatsgebühren hat die Wiener Tramway-Gesellschaft ganz und allein zu tragen.

Urkund dessen wurden diese Nachtrags-Bestimmungen ausgefertigt und dem bei der Gemeinde Wien erliegenden Original-Vertrage ddo. 7. März 1868 angeheftet.

52.

Note des k. k. n. ö. Statthalters vom 20. März 1873, Z. 8666 *),

an den löblichen Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt die Wiener Tramway-Gesellschaft, zur Regelung des Verkehres während der Weltausstellung mehrere Einrichtungen einzuführen, welche sich namentlich auf die Einlegung von Wechseln in die verschiedenen Doppelgeleise der bestehenden Linien, auf die Aufhebung der Umsteigkarten und auf die Feststellung einer Fahrordnung beziehen sollen.

Ich mache den löblichen Verwaltungsrath darauf aufmerksam, daß diese im Interesse des öffentlichen Verkehres zu treffenden Vorkehrungen der hierortigen Entscheidung, beziehungsweise Genehmigung unterliegen, und daher das bezügliche Einschreiten rechtzeitig einzubringen sei.

*) Eine Abschrift dieser Note wurde mittelst Statthalterei-Erlasses vom 20. März 1873, Z. 8666, dem Wiener Magistrate zur Wissenschaft zugemittelt (Mag.-Zahl 47853). Vergleiche hiezu den Statthalterei-Erlaß vom 1. April 1873, Z. 9819, M.-Z. 53813, und den bezüglichen Rekurs des Wiener Gemeinderathes vom 15. April 1873, Z. 47853.

53.

Note der k. k. n. ö. Statthalterei vom 1. April 1873, Z. 9819,

an den löblichen Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft.*)

Damit die Wiener Tramway-Gesellschaft in die Lage gesetzt werde, den Anforderungen, welche während der Dauer der Weltausstellung an dieselbe gestellt werden, zu entsprechen, finde ich aus öffentlichen Verkehrsrücksichten

1. die Einlegung von Wechseln an mehreren Punkten der Ringstraßen- und Pratertrace und

2. die Aufhebung der bisher üblichen Umsteigkarten während der Zeit vom 1. Mai bis Ende Oktober 1873 mit dem Bemerken anzuordnen, daß innerhalb dieses Zeitraumes die Hälfte der Waggons vom Prater nur über die Ringstraße und wieder in den Prater zurück zu verkehren habe, die andere Hälfte der Waggons aber wie bisher nach den Endpunkten Döbling, Hernals und Penzing zu dirigiren sei.

*) Eine Abschrift dieser Note wurde mittelst Statthalterei-Erlasses vom 1. April 1873, Z. 9819, dem Wiener Magistrate zur Wissenschaft mit dem Auftrage zugefertigt, die Stellen für die Einlegung der Wechsel im Einvernehmen mit der k. k. Polizei-Direktion ohne Verzug zu bestimmen und hierüber längstens binnen 8 Tagen zu berichten. (Mag. Z. 53813.)

Der diesbezügliche vom Magistrate unterm 3. April 1873, Z. 47853, dem Gemeinderathe erstattete Bericht wurde infolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 8. April 1873, Z. 1596, mit dem Auftrage zurückgestellt, „einen energischen Rekurs zu ergreifen und gleichzeitig der Tramway-Gesellschaft zu eröffnen, daß dieselbe von den Ausnahmspunkten, welche ihr von der hohen k. k. Statthalterei bewilligt wurden, so lange nicht Gebrauch machen dürfe, bis der Gemeinderath hiezu seine Genehmigung ertheilt hat.“

Die Abänderung der Fahrordnung ist unter Berufung auf diesen Erlaß rechtzeitig durch Anschlag zur Kenntniß des Publikums zu bringen.

Bezüglich der Wechsel erhält der Wiener Magistrat unter Einem den Auftrag, die Stellen, wo dieselben eingelegt werden sollen, im Einvernehmen mit der k. k. Polizei-Direktion unverzüglich zu bestimmen, und wolle sich daher diesfalls an denselben gewendet werden.

54.

Rekurs des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien

vom 15. April 1873, M. Z. 47853

an das k. k. Handelsministerium

wider die von der k. k. Statthalterei der Wiener Tramway-Gesellschaft im Betriebe zugestandenen Ausnahmsmaßregeln.

Die k. k. Statthalterei hat mit Erlaß vom 1. April l. J., Z. 9819, dem Magistrate eine Abschrift der, an den Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft gerichteten Note vom nämlichen Tage zur Wissenschaft übermittelt, wornach die Einlegung von Wechseln an mehreren Punkten der Ringstraßen- und Pratertrace, ferner die Aufhebung der bisher üblichen Umsteigkarten während der Zeit vom 1. Mai bis Ende Oktober 1873 angeordnet und die bestehende Fahrordnung abgeändert worden ist.

Zugleich wurde der Magistrat angewiesen, die Stellen für die Einlegung von Wechseln im Einvernehmen mit der k. k. Polizeibehörde zu bestimmen und hierüber Bericht zu erstatten.

Aus der diesbezüglichen, am 3. d. M. eingelangten Vorlage des Magistrates hat der Gemeinderath entnommen, daß die k. k. Statthalterei für die getroffenen Maßregeln öffentliche Verkehrsrücksichten geltend macht und den Zweck anstrebt, die Wiener Tramway-Gesellschaft in die Lage zu versetzen, den Anforderungen, welche während der Weltausstellung an diese Transport-Unternehmung gestellt werden, zu entsprechen.

Da die Wiener Tramway-Gesellschaft mittelst eines, an den Wiener Gemeinderath gerichteten, am 8. d. M. überreichten Gesuches um die Genehmigung der vorangeführten Ausnahmsmaßregeln eingeschritten und eine definitive Entscheidung hierüber noch nicht erflossen ist, so mußte der Vorgang der k. k. Statthalterei umsomehr befremden, als es sich hier im Wesentlichen um eine lokalpolizeiliche, vorläufig in erster Instanz auszutragende, der Ingerenz des Gemeinderathes unterliegende Angelegenheit handelt, und das zwischen der Kommune Wien und der Tramway-Gesellschaft hinsichtlich des Baues und Betriebes der im Gemeindegebiete der Stadt Wien gelegenen Pferdebahnlinien bestehende Vertragsverhältniß gänzlich ignorirt worden ist.

Der Gemeinderath hat daher in der Plenarversammlung vom 8. d. M. beschlossen, gegen die obige Verfügung der k. k. Statthalterei den Rekurs an das hohe k. k. Handelsministerium zu ergreifen, zugleich wurde aber auch zur Wahrung der ihm aus diesem Vertragsverhältnisse zustehenden Rechte der Wiener Tramway-Gesellschaft eröffnet, daß dieselbe von den Ausnahmspunkten, welche ihr von der k. k. Statthalterei unter Umgehung des Gemeinderathes bewilligt worden sind, so lange nicht Gebrauch machen dürfe, bis der Gemeinderath hiezu seine Genehmigung ertheilt hat.

Die Entscheidung der k. k. Statthalterei vom 1. d. M. verletzt erworbene Rechte des Gemeinderathes und ist in keinem positiven Gesetze begründet.

Für sämmtliche von der Wiener Tramway-Gesellschaft im Gebiete der Stadt Wien errichtete Pferdebahnlinien sind die Bedingungen und Modalitäten, unter denen der Bau und Betrieb derselben von der Stadtgemeinde Wien auf dem derselben gehörigen Grund und Boden gestattet wurde, zwischen dieser und der betreffenden Unternehmung vereinbart worden, und diesen Vorgang hat die k. k. Statthalterei in den Verhandlungen über die Kompetenz des Gemeinderathes in Pferdebahnangelegenheiten laut der an den Bürgermeister gelangten Schreiben vom 2. und 18. Juni 1867 selbst als den richtigen bezeichnet.

Auf Grundlage solcher Vereinbarungen ist der gegenwärtige zwischen der Wiener Tramway-Gesellschaft und dem Gemeinderathe abgeschlossene Vertrag vom 7. März 1868, wovon ein Exemplar dem hohen k. k. Handelsministerium unterbreitet wird, zu Stande gekommen und mit Präsidial-Bericht vom 18. März 1868, Z. 864, der hohen k. k. Statthalterei zur Kenntniß gebracht worden.

In diesem Vertrage, gegen dessen Bestimmungen von Seite der k. k. Statthalterei keinerlei Einwendungen erhoben worden sind, ist laut §. 27 im Interesse der gesellschaftlichen Oekonomie der Bevölkerung der Stadt Wien, dessen Wahrung sicherlich der Gemeinde Wien obliegt, festgesetzt, daß der Fahrpreis von einem Punkte zu jedem anderen innerhalb des Gemeindegebietes von Wien den Betrag von 10 kr. ö. W. für Eine Person und Eine ganze Fahrt nicht übersteigen darf und laut §. 28 ist die Festsetzung der Fahrordnung, sowie laut §. 15 jede Platz- oder Passageveränderung (Wechselherstellung) der Genehmigung des Gemeinderathes vorbehalten.

Diese Bestimmungen sind rein lokalpolizeilicher Natur, und deren Handhabung gehört laut des Gemeindegesetzes vom 5. März 1862 in den natürlichen Wirkungskreis der Kommune, welche für die Erhaltung der Gemeindestraßen, sowie für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehres auf den Straßen zu sorgen hat.

Dieser Vertrag steht mit gesetzlichen Vorschriften in keinem Widerspruche und bildet bei allen Konzessionsverleihungen an die Wiener Tramway-Gesellschaft die gesetzliche Grundlage, und daher können jene Vertragsbestimmungen ohne Zustimmung des Gemeinderathes von der k. k. Statthalterei im Verordnungswege nicht einseitig aufgehoben werden.

Die von der k. k. Statthalterei geltend gemachten öffentlichen Rücksichten, denen sich der Gemeinderath bei jenen Verfügungen niemals verschlossen hat, dürfen erworbene Privatrechte, wenn sie sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen bewegen, niemals schädigen, und müßten in ihrer Tragweite endlich zu Konsequenzen führen, daß mit der nämlichen Begründung auch noch andere Vertragsbestimmungen, mithin auch Alle einfach aufgehoben werden könnten, ein Vorgang, welcher nicht einmal bei Expropriationen vorkommen darf.

Das hohe k. k. Handelsministerium wolle aber auch noch einen anderen Umstand der geneigten Berücksichtigung würdigen.

Der Gemeinderath hat für Weltausstellungszwecke bereits Millionen votirt und verausgabt, er ist auch stets bemüht, den Anforderungen, welche an ihn für öffentliche Zwecke kontinuirlich herantreten, jederzeit gerecht zu werden, und bringt in dieser Absicht ununterbrochene Geldopfer, er glaubt sich aber anderseits dessen versehen zu dürfen, daß die hohen Behörden seine erworbenen autonomen Rechte achten und schützen, und selbe nicht durch administrative Maßregeln schädigen oder ganz aufheben.

Getragen von dieser Hoffnung stellt demnach der Gemeinderath die ergebene Bitte: Das hohe k. k. Handelsministerium wolle sich bestimmt finden, die beeinträchtigte Autonomie der Stadtgemeinde aufrecht zu erhalten und die bezogene Statthaltereianordnung aufheben.

55.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 25. April 1873, Z. 12709,

an den Wiener Magistrat (M. Z. 68039). *)

Der Herr Handelsminister hat laut Erlasses vom 25. l. M., Z. 14199, im Einvernehmen mit dem Herrn Minister des Innern dem Rekurse des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 15. April 1873, Z. 47853, gegen die von der k. k. Statthalterei mittelst Erlasses vom 1. April 1873, Z. 9819, getroffene Verfügung, womit die Einlegung von Wechseln in die Wiener Pferdebahnlinien, die Aufhebung der Umsteigkarten und die Abänderung der Fahrordnung der Wiener Tramway-Gesellschaft während der Zeit vom 1. Mai bis letzten Oktober 1873 angeordnet wurde, keine Folge zu geben befunden, weil

1. nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung und der für Transport-Unternehmungen

---

*) Dieser Erlaß wurde vom Wiener Magistrate dem Gemeinderathe „zur gefälligen Kenntnißnahme mit dem Beifügen übermittelt, daß durch diese Entscheidung des k. k. Handelsministeriums der civilrechtliche, im Vertrage vom 7. März 1868 begründete Standpunkt des Gemeinderathes der Wiener Tramway-Gesellschaft gegenüber unberührt bleibt, da dieser durch eine Entscheidung der Administrativbehörde nicht alterirt werden kann."

Infolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 1. Juli 1873, Z. 2050, M. Z. 110983, wurde der Magistrat angewiesen, wegen Rücknahme der obbezeichneten Minist.-Entscheidung vom 25. April 1873, Z. 14199, „eine neuerliche Eingabe an das h. k. k. Handelsministerium zu richten, in welcher der Rechtsstandpunkt der Kommune Wien gewahrt und das Ministerium ersucht werde, mit Rücksicht darauf, daß es sich hier um ein sehr bedeutendes Recht der Kommune und um schätzenswerthe Interessen der Bewohner Wiens handelt, die Angelegenheit einer neuerlichen Prüfung zu unterziehen."

Die Abänderung der Fahrordnung ist unter Berufung auf diesen Erlaß rechtzeitig durch Anschlag zur Kenntniß des Publikums zu bringen.

Bezüglich der Wechsel erhält der Wiener Magistrat unter Einem den Auftrag, die Stellen, wo dieselben eingelegt werden sollen, im Einvernehmen mit der k. k. Polizei-Direktion unverzüglich zu bestimmen, und wolle sich daher diesfalls an denselben gewendet werden.

54.

Rekurs des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien

vom 15. April 1873, M. Z. 47853

an das k. k. Handelsministerium

wider die von der k. k. Statthalterei der Wiener Tramway-Gesellschaft im Betriebe zugestandenen Ausnahmsmaßregeln.

Die k. k. Statthalterei hat mit Erlaß vom 1. April l. J., Z. 9819, dem Magistrate eine Abschrift der, an den Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft gerichteten Note vom nämlichen Tage zur Wissenschaft übermittelt, wornach die Einlegung von Wechseln an mehreren Punkten der Ringstraßen- und Pratertrace, ferner die Aufhebung der bisher üblichen Umsteigkarten während der Zeit vom 1. Mai bis Ende Oktober 1873 angeordnet und die bestehende Fahrordnung abgeändert worden ist.

Zugleich wurde der Magistrat angewiesen, die Stellen für die Einlegung von Wechseln im Einvernehmen mit der k. k. Polizeibehörde zu bestimmen und hierüber Bericht zu erstatten.

Aus der diesbezüglichen, am 3. d. M. eingelangten Vorlage des Magistrates hat der Gemeinderath entnommen, daß die k. k. Statthalterei für die getroffenen Maßregeln öffentliche Verkehrsrücksichten geltend macht und den Zweck anstrebt, die Wiener Tramway-Gesellschaft in die Lage zu versetzen, den Anforderungen, welche während der Weltausstellung an diese Transport-Unternehmung gestellt werden, zu entsprechen.

Da die Wiener Tramway-Gesellschaft mittelst eines, an den Wiener Gemeinderath gerichteten, am 8. v. M. überreichten Gesuches um die Genehmigung der vorangeführten Ausnahmsmaßregeln eingeschritten und eine definitive Entscheidung hierüber noch nicht erflossen ist, so mußte der Vorgang der k. k. Statthalterei umsomehr befremden, als es sich hier im Wesentlichen um eine lokalpolizeiliche, vorläufig in erster Instanz auszutragende, der Ingerenz des Gemeinderathes unterliegende Angelegenheit handelt, und das zwischen der Kommune Wien und der Tramway-Gesellschaft hinsichtlich des Baues und Betriebes der im Gemeindegebiete der Stadt Wien gelegenen Pferdebahnlinien bestehende Vertragsverhältniß gänzlich ignorirt worden ist.

Der Gemeinderath hat daher in der Plenarversammlung vom 8. d. M. beschlossen, gegen die obige Verfügung der k. k. Statthalterei den Rekurs an das hohe k. k. Handelsministerium zu ergreifen, zugleich wurde aber auch zur Wahrung der ihm aus diesem Vertragsverhältnisse zustehenden Rechte der Wiener Tramway-Gesellschaft eröffnet, daß dieselbe von den Ausnahmspunkten, welche ihr von der k. k. Statthalterei unter Umgehung des Gemeinderathes bewilligt worden sind, so lange nicht Gebrauch machen dürfe, bis der Gemeinderath hiezu seine Genehmigung ertheilt hat.

Die Entscheidung der k. k. Statthalterei vom 1. d. M. verletzt erworbene Rechte des Gemeinderathes und ist in keinem positiven Gesetze begründet.

Für sämmtliche von der Wiener Tramway-Gesellschaft im Gebiete der Stadt Wien errichtete Pferdebahnlinien sind die Bedingungen und Modalitäten, unter denen der Bau und Betrieb derselben von der Stadtgemeinde Wien auf dem derselben gehörigen Grund und Boden gestattet wurde, zwischen dieser und der betreffenden Unternehmung vereinbart worden, und diesen Vorgang hat die k. k. Statthalterei in den Verhandlungen über die Kompetenz des Gemeinderathes in Pferdebahnangelegenheiten laut der an den Bürgermeister gelangten Schreiben vom 2. und 18. Juni 1867 selbst als den richtigen bezeichnet.

Auf Grundlage solcher Vereinbarungen ist der gegenwärtige zwischen der Wiener Tramway-Gesellschaft und dem Gemeinderathe abgeschlossene Vertrag vom 7. März 1868, wovon ein Exemplar dem hohen k. k. Handelsministerium unterbreitet wird, zu Stande gekommen und mit Präsidial-Bericht vom 18. März 1868, Z. 864, der hohen k. k. Statthalterei zur Kenntniß gebracht worden.

nur im Zusammenhange mit den in die Vororte führenden Pferdebahnlinien geregelt werden könne, auf die letzteren Linien aber dem Wiener Gemeinderathe irgend eine Ingerenz nicht zusteht.

Da sowohl durch diese Entscheidung, als durch den bisherigen Vorgang der k. k. Statthalterei bei der Behandlung der Tramway-Angelegenheiten überhaupt der Rechtsstandpunkt der Gemeinde Wien vollständig aufgehoben wird, so hat der Gemeinderath in dem Anbetrachte, daß es sich hier um sehr bedeutende Rechte und um hochwichtige ökonomische Interessen der Bewohner Wiens handelt, beschlossen, an Euer Excellenz die Bitte zu richten, hochgeneigtest veranlassen zu wollen, daß die ganze Angelegenheit einer neuerlichen eingehenden Prüfung unterzogen werde, damit der gesetzliche Wirkungskreis des Gemeinderathes fernerhin nicht durch Administrativ-Maßregeln der k. k. Statthalterei, ohne daß entscheidende und zwingende Gründe hiefür vorliegen, eingeschränkt werde.

Gestatten daher Euer Excellenz, daß der Gemeinderath zu diesem Zwecke auf die Motive der abweislichen Erledigung des bezogenen Rekurses näher eingehe.

Euer Excellenz haben im Punkte 1 derselben der Anschauung Ausdruck gegeben, daß das Gewerbegesetz und die für Transportunternehmungen bestehenden Vorschriften auf die Pferdeeisenbahnen Anwendung finden.

Das Tramwayunternehmen unterscheidet sich, es bedarf dieses nicht erst eines näheren Beweises, wesentlich von einer Lokomotiveisenbahn oder einer mit Pferden betriebenen Eisenbahn, weil Ersteres kein Expropriationsrecht besitzt, die Fahrgeleise in den Straßen nicht auf eigenem Grund und Boden legt, keinen Frachtentransport vermittelt, und weil die Konzession zum Baue und Betriebe einer Tramwaylinie im Verordnungswege und nicht im Wege der Reichsgesetzgebung erfolgt; daher entbehrt auch die in der letzteren Zeit von der k. k. Statthalterei lediglich in der Absicht, um der Tramwayunternehmung wenigstens formal den Charakter einer Eisenbahn obiger Kategorie aufzudrücken, stattgefundene Beiziehung der Generalinspektion für Eisenbahnen zu den Lokal-Kommissionen einer gesetzlichen Begründung.

Es sind demnach, ganz abgesehen von der Fahrgeschwindigkeit auf Tramwaylinien, die Attribute einer Eisenbahnunternehmung mit Lokomotiv- oder Pferdebetrieb nicht vorhanden, und diese Auffassung hat auch der hohe Reichsrath getheilt, indem mit dem Gesetze vom 11. Mai 1871 der Tramwayunternehmung in Wien mit Rücksicht auf ihren, nur den Lokalverkehr vermittelnden Geschäftsbetrieb die Gebührenfreiheit bezüglich ihrer Fahrkarten zugestanden worden ist.

Das Tramwayunternehmen ist aber auch nicht den übrigen Unternehmungen für den periodischen Personentransport, d. i. einer Omnibusunternehmung gleichzustellen, weil die Anlage einer Pferdebahn einen stabilen Einbau von Eisenschienen in den Straßengrund nothwendig macht, mithin die Benützung desselben für die Zwecke der Tramway ein wesentlich anderer ist, als bei einer gewöhnlichen Transportunternehmung, und weil endlich die Anlage einer Pferdeeisenbahn in den Straßen eine bestimmte Breite derselben als Vorbedingung voraussetzt.

Euer Excellenz werden daher der Ueberzeugung sich nicht verschließen können, daß bezüglich des Baues und Betriebes von Tramwaylinien ganz exceptionelle Verhältnisse obwalten, und weil der Betrieb einer Pferdebahn in den Straßen der Stadt Wien, welche deshalb dem gewöhnlichen Personen- und Frachtenfuhrwerke nicht verschlossen werden können, tief in das Verkehrsleben der Residenz, so wie in den Haushalt der Kommune Wien eingreift, so hat sich der Gemeinderath gleich ursprünglich, als die Bahnprojekte der Gesellschaft C. Schaeck Jaquet & Komp. im Jahre 1865 zur Vorlage gelangten, seinen Einfluß auf den Bau und Betrieb von Pferdebahnen im Wiener Gemeindegebiete durch eine Reihe von Beschlüssen gesichert, in welchen die Modalitäten des Baues, der Eröffnung einer Linie und des Betriebes festgesetzt worden sind.

In diesen Beschlüssen, welche der Gemeinderath der k. k. Statthalterei zur Kenntniß gebracht hat, wurde ausgesprochen, daß zur Anlegung und zum Betriebe einer Pferdeeisenbahn im Wiener Gemeindegebiete die Bewilligung der Gemeinde als Eigenthümerin des Straßengrundes erforderlich ist, und die Genehmigung der Bahnrichtung in den Straßen, der Fahrordnung und des Betriebes in den natürlichen Wirkungskreis des Gemeinderathes gehöre.

Diese Forderung des öffentlichen Rechtes hält der Gemeinderath auch für gesetzlich begründet, weil der Gemeinde Wien nach §. 64 der Gemeindeordnung die Handhabung der Bau- und Straßen-

bestehenden Vorschriften, sowie nach den Bestimmungen der, der Firma Karl Schaeck & Komp., beziehungsweise der Wiener Tramway-Gesellschaft als Rechtsnachfolgerin dieser Firma ertheilten Konzession die Feststellung der Pferdebahn-Tracen, sowie die Fahrordnung und die Fahrpreise der Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehalten sind, und die Ueberwachung des Betriebes ausdrücklich der k. k. Statthalterei übertragen ist;

2. der zwischen der Kommune Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehende Vertrag vom 7. März 1868 nach dem Stande der Gewerbe-Konzessions-Gesetzgebung der Staatsverwaltung gegenüber nur insoferne als rechtswirksam anerkannt werden kann, als derselbe mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und mit jenen Anordnungen und Verfügungen im Einklange steht, welche von den zur Handhabung der bezüglichen Vorschriften berufenen Behörden getroffen werden;

3. übrigens die Verfügung der Statthalterei vom 1. April 1873, Z. 9819, aus öffentlichen Verkehrsrücksichten anläßlich der Weltausstellung getroffen wurde, behördliche, durch öffentliche Rücksichten bedingte Anordnungen und Verfügungen aber durch Privatrechtsverhältnisse in keiner Weise beirrt oder hintangehalten werden können; endlich

4. der Verkehr auf den Tramwaylinien im Stadtgebiete von Wien nicht einseitig, sondern nur im Zusammenhange mit den in die Vororte führenden Pferdebahnlinien geregelt werden kann, auf die letzteren Linien aber dem Wiener Gemeinderathe irgend eine Ingerenz nicht zusteht.

Hievon wird der Wiener Magistrat unter Beziehung auf den Bericht vom 15. l. M., Z. 47853, mit dem Beifügen in die Kenntniß gesetzt, daß der Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft von dieser Entscheidung unter Einem verständigt und unter Genehmigung des für die Zeit vom 1. Mai bis Ende Oktober 1873 festgesetzten, im Anschlusse zurückfolgenden Fahrplanes angewiesen wird, die mit h. o. Erlasse vom 1. April l. J., Z. 9819, angeordneten Verfügungen — insoferne dieß nicht bereits geschehen sein sollte — ungesäumt durchzuführen.

56.

Bericht des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 6. Oktober 1873, Z. 110983,

an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister Dr. Banhans.

Euer Excellenz

haben mit dem Erlasse vom 25. April l. J., Z. 14199, im Einvernehmen mit dem Herrn Ministers des Innern dem Rekurse des Gemeinderathes der Stadt Wien gegen die von der k. k. Statthalterei mit dem Erlasse vom 1. April l. J., Z. 9819, getroffene Verfügung, womit aus Anlaß der Wiener Weltausstellung während der Zeit vom 1. Mai bis letzten Oktober l. J. eine Reihe von Ausnahmsmaßregeln im Betriebe des Tramwaydienstes angeordnet wurde, keine Folge zu geben befunden, weil nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung und der für Transportunternehmungen bestehenden Vorschriften, so wie nach den Bestimmungen der der Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet & Komp. beziehungsweise der Wiener Tramway-Gesellschaft als Rechtsnachfolgerin dieser Gesellschaft ertheilten Konzession die Feststellung der Pferdebahntracen, so wie die Fahrordnung und die Fahrpreise der Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehalten sind, und die Ueberwachung des Betriebes ausdrücklich der k. k. Statthalterei übertragen ist.

Weiters begründen Euer Excellenz die bezogene Entscheidung durch die Voraussetzung, daß der zwischen der Kommune Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehende Vertrag vom 7. März 1868 nach dem Stande der Gewerbe-Konzessionsgesetzgebung nur insoferne rechtswirksam anerkannt werden kann, als der Vertrag mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und mit jenen Anordnungen und Verfügungen im Einklange steht, welche von den kompetenten Behörden getroffen werden, endlich haben Euer Excellenz geltend gemacht, daß die Verfügungen der Statthalterei vom 1. April l. J., Z. 9819, aus öffentlichen Rücksichten anläßig der Weltausstellung getroffen worden seien, derlei behördliche Anordnungen aber durch Privatrechtsverhältnisse in keiner Weise beirrt oder hintangehalten werden können; zugleich wurde auch der Umstand hervorgehoben, daß der Verkehr auf den Tramwaylinien im Stadtgebiete von Wien nicht einseitig, sondern

nur im Zusammenhange mit den in die Vororte führenden Pferdebahnlinien geregelt werden könne, auf die letzteren Linien aber dem Wiener Gemeinderathe irgend eine Ingerenz nicht zusteht.

Da sowohl durch diese Entscheidung, als durch den bisherigen Vorgang der k. k. Statthalterei bei der Behandlung der Tramway-Angelegenheiten überhaupt der Rechtsstandpunkt der Gemeinde Wien vollständig aufgehoben wird, so hat der Gemeinderath in dem Anbetrachte, daß es sich hier um sehr bedeutende Rechte und um hochwichtige ökonomische Interessen der Bewohner Wiens handelt, beschlossen, an Euer Excellenz die Bitte zu richten, hochgeneigtest veranlassen zu wollen, daß die ganze Angelegenheit einer neuerlichen eingehenden Prüfung unterzogen werde, damit der gesetzliche Wirkungskreis des Gemeinderathes fernerhin nicht durch Administrativ-Maßregeln der k. k. Statthalterei, ohne daß entscheidende und zwingende Gründe hiefür vorliegen, eingeschränkt werde.

Gestatten daher Euer Excellenz, daß der Gemeinderath zu diesem Zwecke auf die Motive der abweislichen Erledigung des bezogenen Rekurses näher eingehe.

Euer Excellenz haben im Punkte 1 derselben der Anschauung Ausdruck gegeben, daß das Gewerbegesetz und die für Transportunternehmungen bestehenden Vorschriften auf die Pferdeeisenbahnen Anwendung finden.

Das Tramwayunternehmen unterscheidet sich, es bedarf dieses nicht erst eines näheren Beweises, wesentlich von einer Lokomotiveisenbahn oder einer mit Pferden betriebenen Eisenbahn, weil Ersteres kein Expropriationsrecht besitzt, die Fahrgeleise in den Straßen nicht auf eigenem Grund und Boden legt, keinen Frachtentransport vermittelt, und weil die Konzession zum Baue und Betriebe einer Tramwaylinie im Verordnungswege und nicht im Wege der Reichsgesetzgebung erfolgt; daher entbehrt auch die in der letzteren Zeit von der k. k. Statthalterei lediglich in der Absicht, um der Tramwayunternehmung wenigstens formal den Charakter einer Eisenbahn obiger Kategorie aufzudrücken, stattgefundene Beiziehung der Generalinspektion für Eisenbahnen zu den Lokal-Kommissionen einer gesetzlichen Begründung.

Es sind demnach, ganz abgesehen von der Fahrgeschwindigkeit auf Tramwaylinien, die Attribute einer Eisenbahnunternehmung mit Lokomotiv- oder Pferdebetrieb nicht vorhanden, und diese Auffassung hat auch der hohe Reichsrath getheilt, indem mit dem Gesetze vom 11. Mai 1871 der Tramwayunternehmung in Wien mit Rücksicht auf ihren, nur den Lokalverkehr vermittelnden Geschäftsbetrieb die Gebührenfreiheit bezüglich ihrer Fahrkarten zugestanden worden ist.

Das Tramwayunternehmen ist aber auch nicht den übrigen Unternehmungen für den periodischen Personentransport, d. i. einer Omnibusunternehmung gleichzustellen, weil die Anlage einer Pferdebahn einen stabilen Einbau von Eisenschienen in den Straßengrund nothwendig macht, mithin die Benützung desselben für die Zwecke der Tramway ein wesentlich anderer ist, als bei einer gewöhnlichen Transportunternehmung, und weil endlich die Anlage einer Pferdeeisenbahn in den Straßen eine bestimmte Breite derselben als Vorbedingung voraussetzt.

Euer Excellenz werden daher der Ueberzeugung sich nicht verschließen können, daß bezüglich des Baues und Betriebes von Tramwaylinien ganz exceptionelle Verhältnisse obwalten, und weil der Betrieb einer Pferdebahn in den Straßen der Stadt Wien, welche deshalb dem gewöhnlichen Personen- und Frachtenfuhrwerke nicht verschlossen werden können, tief in das Verkehrsleben der Residenz, so wie in den Haushalt der Kommune Wien eingreift, so hat sich der Gemeinderath gleich ursprünglich, als die Bahnprojekte der Gesellschaft C. Schaeck Jaquet & Komp. im Jahre 1865 zur Vorlage gelangten, seinen Einfluß auf den Bau und Betrieb von Pferdebahnen im Wiener Gemeindegebiete durch eine Reihe von Beschlüssen gesichert, in welchen die Modalitäten des Baues, der Eröffnung einer Linie und des Betriebes festgesetzt worden sind.

In diesen Beschlüssen, welche der Gemeinderath der k. k. Statthalterei zur Kenntniß gebracht hat, wurde ausgesprochen, daß zur Anlegung und zum Betriebe einer Pferdeeisenbahn im Wiener Gemeindegebiete die Bewilligung der Gemeinde als Eigenthümerin des Straßengrundes erforderlich ist, und die Genehmigung der Bahnrichtung in den Straßen, der Fahrordnung und des Betriebes in den natürlichen Wirkungskreis des Gemeinderathes gehöre.

Diese Forderung des öffentlichen Rechtes hält der Gemeinderath auch für gesetzlich begründet, weil der Gemeinde Wien nach §. 64 der Gemeindeordnung die Handhabung der Bau- und Straßen-

und die Einrichtung des Betriebsdienstes derselben, wo nicht positive Gesetze, wie bei Lokomotiv-Eisenbahnen eine Ausnahme statuiren, zunächst dem Gemeinderathe und der Lokalbehörde, und in dieser Beziehung werden Euer Excellenz dem Gemeinderathe die Anerkennung gewiß nicht versagen können, daß er anläßlich der Wiener Weltausstellung zum Zwecke der Förderung und Erleichterung des Verkehres ganz außerordentliche Geldopfer auf sich genommen hat.

Die Anschauung Eurer Excellenz endlich, daß der Verkehr auf den Tramwaylinien im Stadtgebiete von Wien nicht einseitig, sondern nur im Zusammenhange mit den in die Vororte führenden Pferdebahnlinien geregelt werden könne, kann der Gemeinderath nicht theilen, weil auch hiefür das positive Gesetz mangelt.

Wäre es richtig, daß der Staatsverwaltung ein so einschneidender Eingriff in die Verwaltung des Straßen- und Verkehrswesens der Stadt Wien in allen jenen Fällen zustehe, wo es sich auch um den Verkehr in die Vororte handelt, so würde dadurch die gesetzliche Autonomie der Gemeinde im Verordnungswege in einer solchen Weise eingeschränkt, daß mit der Zeit in Folge der Ausnahmen von der Regel, nur mehr der todte Buchstabe des Gesetzes übrig bliebe.

Eine Regelung des Tramwayverkehres kann übrigens in jenen Fällen, wo auch die Anschlüsse in den Vororten in Betracht kommen, nur im Wege der Vereinbarung mit der Gemeinde Wien erfolgen, weil in dieser Beziehung die Wiener Tramway-Gesellschaft dem Gemeinderathe gegenüber bindende Verpflichtungen übernommen hat.

Der Gemeinderath hat nun, indem er seinen Rechtsstandpunkt in der Tramwayfrage darlegt, zugleich die Gründe erörtert, welche Euer Excellenz hochgeneigtest bestimmen mögen, die Tramway-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehende Statthalterei-Verfügung vom 1. April l. J. einer eingehenden Revision zu unterziehen, wobei hochgefälligst festgehalten werden wolle, daß dem Gemeinderathe das Recht gewahrt bleibe, von seinem Standpunkte aus die Detailpläne der Anlage einer Pferdebahnstrecke im Wiener Gemeindegebiete, ferner den Fahrtarif, sowie die Fahrordnung und allfällige Abänderungen derselben zu prüfen und zu genehmigen, und die Bewilligung zur Eröffnung einer Bahnstrecke zu ertheilen, endlich daß der für die Vertragslinien auf die Dauer des Vertragsverhältnisses bereits vereinbarte Fahrpreis fixirt bleibe.

Nur dadurch wird eine weitere Entwicklung des Tramwayverkehres in Wien ohne Schädigung der Interessen der Kommune Wien ermöglicht, Sicherheit und Regelmäßigkeit auf diesem Verkehrsmittel erzielt und eine einheitliche Behandlung und rasche Erledigung der bezüglichen Agenden gesichert.

Gestützt auf die vielen Beweise des Wohlwollens und der Fürsorge, welche Euer Excellenz in allen Fragen, welche die materiellen Interessen der Residenz und ihrer Bewohner stets bekundeten, knüpft der Gemeinderath daran die Hoffnung einer gleichen Berücksichtigung und billigen Beurtheilung der Sachlage und stellt sohin die ehrerbietige Bitte: Euer Excellenz wollen die Rechte der Kommune Wien in Tramwayangelegenheiten im Sinne dieser Vorstellung hochgeneigtest anerkennen.

57.

Mit Statthalterei-Erlaß vom 25. Jänner 1874, Z. 2491*) (M. Z. 21202),

wurde der Wiener Tramway-Gesellschaft die Anbringung und der Gebrauch von Kutschersitzen an den Tramwaywägen gestattet.

58.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 17. Mai 1874, Z. 13900,

an den Wiener Magistrat. (M.-Z. 91190, G.-R.-Z. 2649.)

Das hohe k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 5. d. Mts., Z. 12646, der mit dem Berichte vom 6. Oktober v. J., Z. 110983, eingebrachten Vorstellung der Kommune Wien gegen die Verfügungen in Angelegenheiten der Wiener Tramway nach eingehender Erwägung der in der Beschwerde vorgebrachten Gründe und im Einvernehmen mit dem hohen

*) Dieser Statthalterei-Erlaß wurde in der Gemeinderathssitzung am 24. April 1874 (G. R. Z. 778) zur Kenntniß genommen.

k. k. Ministerium des Innern aus den im h. o. Erlasse vom 25. April 1873, Z. 12709, enthaltenen Gründen keine Folge zu geben befunden.

Wovon der Magistrat in die Kentniß gesetzt wird.

59.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 29. Mai 1874, Z. 15966,

an den Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Dem löblichen Verwaltungsrathe der Wiener Tramway-Gesellschaft wird in Erinnerung gebracht, daß zu jeder Aenderung der Geleiseanlagen und insbesondere zur Einlegung neuer Wechsel die Bewilligung der Statthalterei, welcher die Ueberwachung des Betriebes ausschließlich zusteht, einzuholen ist.

60.

Dekret der k. k. n. ö. Statthalterei vom 4. Juli 1874, Z. 19869,

an die k. k. Polizei-Direktion in Wien.

(M. Z. 50459 ex 1882.)

Wenngleich die Beaufsichtigung der Pferdebahn als eines öffentlichen Verkehrsmittels schon bisher der k. k. Polizei-Direktion oblag, so finde ich nunmehr, als die ausschließliche Kompetenz der Statthalterei zur Ueberwachung des Tramway-Betriebes durch Entscheidung der k. k. Ministerien des Handels und des Innern außer Zweifel gestellt ist, veranlaßt, die k. k. Polizei-Direktion aufzufordern, dem Betriebe der Pferdebahnen sowohl in Bezug auf die Sicherheit des Verkehrs als auch in Bezug auf die Einhaltung der genehmigten Fahrordnung und die Einrichtungen des Betriebes überhaupt die unausgesetzte Aufmerksamkeit zuzuwenden, die Tramway-Unternehmungen entsprechend zu überwachen und wahrgenommene Uebelstände im Falle der Dringlichkeit unter gleichzeitiger Anzeige der getroffenen Verfügung sofort abzustellen oder der Statthalterei behufs weiterer Verfügung zur Kenntniß zu bringen.

61.

Gesetz vom 30. März 1875,

betreffend die Abänderung des Gesetzes vom 11. Mai 1871, R. G. Bl. Nr. 39.

(R. G. Bl. Nr. 42.)

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich in Abänderung des §. 1 des Gesetzes vom 11. Mai 1871 (R. G. Bl. Nr. 39) anzuordnen, wie folgt:

§. 1.

Personen-Fahrkarten von Tramway-Unternehmungen, welche bloß den Lokalverkehr vermitteln, d. i. solchen, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, sind auch dann, wenn der höchste für die Beförderung einer Person von der Unternehmung eingehobene Fahrpreis 20 kr. übersteigt, bedingt gebührenfrei (Tarifpost 48 lit. b) des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, (R. G. Bl. Nr. 89.)

§. 2.

Die Finanzverwaltung wird ermächtigt, solchen Unternehmungen die Nachsicht der nach den früheren Vorschriften zu entrichtenden, noch ausständigen Personen-Fahrkartengebühren zu bewilligen.

§. 3.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches sogleich mit seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Finanzminister beauftragt.

62.

Gemeinderaths-Beschluß vom 22. Juni 1875, Z. 2224.

Der Gemeinderath stimmt einer provisorischen und widerruflichen Erhöhung des bestehenden, für das ganze Gemeindegebiet von Wien geltenden Fahrpreises von 10 kr., respektive 5 kr. auf den einheitlichen Fahrpreis von 12 kr. für Erwachsene und resp. 6 kr. für Kinder an Wochentagen für das ganze Wiener Gemeindegebiet (nach dem Antrage des Magistrates) und von 15 kr. für Erwachsene, resp. 10 kr. für Kinder an Sonn- und Feiertagen für das ganze Tramwaynetz (gegen den Magistratsantrag) zu, jedoch mit Bei-

behaltung der um 10% ermäßigten Abonnementskarten in beiden Fällen, sowie des besonderen Tarifes für die Linie zum Centralfriedhofe und unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Vertrages.

Zugleich erklärt sich der Gemeinderath bereit, Anträge der Wiener Tramway-Gesellschaft über Erleichterungen im Betriebe in Verhandlung zu ziehen.

(Die Wiener Tramway-Gesellschaft ersuchte sohin um Einleitung einer Verhandlung in Betreff Nachlaß, eventuell Herabminderung ihrer Abgaben und Lasten; infolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 12. November 1875 [G. R. Z. 4209] wurde die Pferdebahn-Kommission ermächtigt, mit der Gesellschaft über dieses Ansuchen in Verhandlung zu treten; weiters beschloß der Gemeinderath jedoch unterm 28. Dezember 1875, Z. 5018, daß jede etwa zuzugestehende Aenderung der Vertragsbestimmungen erst mit dem Jahre 1877 in Kraft treten solle. Bezüglich des Resultates dieser Verhandlungen siehe den Gemeinderaths-Beschluß vom 27. März 1877, Z. 478.)

63.

Mittelst Erlasses der k. k. n. ö. Statthalterei vom 16. Oktober 1875, Z. 30166, M. Z. 202126

wurde der Magistrat in Kenntniß gesetzt, daß die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit für die Tramwaywägen auf den Linien innerhalb des Wiener Polizei-Rayons für die Folge der k. k. Polizei-Direktion übertragen wurde.*)

*) Dieser Erlaß wurde vom Wiener Gemeinderathe laut Bescheides vom 8. November 1875, Z. 4711, zur Kenntniß genommen.

64.

Gemeinderaths-Beschluß vom 3. März 1876, Z. 477 und 540.

Nachdem durch die behördliche Konzession, welche die Wiener Tramway-Gesellschaft nach §. 44 des Vertrages vom 7. März 1868 zu erwirken hat, die vertragsmäßigen Rechte der Gemeinde Wien gegenüber der Wiener Tramway-Gesellschaft nicht alterirt werden können, und die Dauer dieser Konzession von Seite der hohen Regierung ohne Bezugnahme auf den erwähnten Vertrag bestimmt worden ist, hat der Gemeinderath keinen direkten Anlaß, sich über die Verlängerung der Konzession auf irgend eine Dauer zu äußern, und wird es dem Magistrate überlassen, im eigenen Wirkungskreise sein Gutachten hierüber an die hohe k. k. Statthalterei abzugeben, wobei jedoch bemerkt wird, daß sich der Gemeinderath der Ansicht der Majorität des Magistrates anschließt.

Ob aber und für welche Dauer der Vertrag vom 7. März 1868 verlängert werden soll, ist dermalen nicht dringend und hängt wesentlich von dem Ergebnisse der Verhandlungen ab, welche gegenwärtig in Folge des Gemeinderaths-Beschlusses vom 12. November 1875, Z. 4209 *) mit der Wiener Tramway-Gesellschaft im Zuge sind.

*) S. diesfalls die Anmerkung zum Gemeinderaths-Beschlusse vom 22. Juni 1875, Z. 2224 und den Gemeinderaths-Beschluß vom 27. März 1877, Z. 478.

65.

Infolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 28. April 1876, Z. 5456,

wurde das Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft um Umwandlung der Baarkaution in eine Realkaution nach dem Antrage des Magistrates abgelehnt.

66.

Gemeinderaths-Beschluß vom 8. August 1876, Z. 3227.

Der Gemeinderath spricht sich für die Zulässigkeit der von der Wiener Tramway-Gesellschaft beabsichtigten Probefahrten mit Lokomotiven auf der Strecke von den Remisen der Gesellschaft in Simmering bis zum Schwarzenbergplatze unter der ausdrücklichen Bedingung aus, daß diese Fahrten nur mit der Lokomotive Nr. 7 von Merryweather & Sons aus Loomoore,

welche bei der Probefahrt am 1. Juli d. J. verwendet wurde, und nur durch vier Wochen stattfinden, daß die Bewilligung hiezu überhaupt nur auf Widerruf ertheilt werde und durchaus keiner definitiven Genehmigung präjudiciren solle.*)

67.

Gemeinderathsbeschluß

vom 27. März 1877, Z. 478, 3825, 4930, 5106 und 5131 ex 1876.

Nach dem Antrage der Pferdebahn-Kommission, welche auf Grund der mit Gemeinderathsbeschluß vom 12. November 1875, Z. 4209, erhaltenen Ermächtigung mit der Wiener Tramway-Gesellschaft über deren Ansuchen um Einleitung einer Verhandlung wegen Nachlasses eventuell Herabminderung ihrer Abgaben und Lasten in Verhandlung getreten ist, werden unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Vertrages vom 7. März 1868 folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Der mit Gemeinderathsbeschluß vom 16. Februar 1872, Z. 2432, an Stelle der 5perzentigen Abgabe von der Brutto-Einnahme (§. 37) für das Quinquennium 1872 bis inklusive 1876 getretene Pauschalbetrag von jährlichen 70.000 fl. ö. W. wird für das Triennium 1878, 1879 und 1880 auf 50.000 fl. ö. W. herabgesetzt. Für das Jahr 1877 ist der Pauschalbetrag von 70.000 fl. zu bezahlen. **)

2. Der Wr. Tramway-Gesellschaft wird der nach §. 21 des Vertrages zu leistende Beitrag für die Reinigung und Bespritzung der Straßen, für die Entfernung des Schnees auf denselben unter den weiter folgenden Bedingungen vom 1. Mai 1877 an gegen einjährige Kündigung gegen dem nachgelassen, daß sie von diesem Termine an die Schneesäuberung ohne Verführung in den von ihr befahrenen Straßen (mit Ausnahme der Straßen des I. Bezirkes) von Trottoirkante zu Trottoirkante auf ihre alleinigen Kosten besorgt.

*) Vergleiche Gemeinderaths-Beschluß vom 9. Jänner 1880, Z. 3856.

**) S. auch Gemeinderaths-Beschluß v. 7. Dezember 1880, Z. 2283.

3. Die nach §. 38 des Vertrages zu entrichtende Gebühr zum Armenfonde wird unverändert belassen.

4. Bei allen Neu- und Umpflasterungen, welche vom 1. Jänner 1877 an in Ausführung gebracht werden, ist bei Berechnung der nach §. 11 des Vertrages zu leistenden Vergütung auf die Breite der Schienen derart Rücksicht zu nehmen, daß der Wiener Tramway-Gesellschaft bei einem einfachen Geleise das Steinmateriale für eine Pflasterfläche von 7 Schuh 6 Zoll Breite, und bei einem Doppelgeleise von 15 Schuh Breite aufgerechnet wird. Die Gemeinde wird die Pflasterung der Straßenfahrbahn bis an das Schienengeleise vornehmen und der Wiener Tramway-Gesellschaft den auf sie entfallenden Theil aufrechnen.

5. Auf eine Enthebung von der Verpflichtung zum Ausbau von vertragsmäßigen Linien wird nicht eingegangen.

6. Der Plenarbeschluß vom 3. März 1876, Z. 477 und 540, M. Z. 3066 und 14037, wird mit dem Bedeuten aufrecht erhalten, daß sich der Gemeinderath auch gegenwärtig weder für, noch gegen eine Konzessionsverlängerung aussprechen könne. Er behält sich seine Rechte aus dem Vertrage vom 7. März 1868 bevor, und hat gegenwärtig, wo der Vertrag noch 28 Jahre dauert, keinen Anlaß, in eine Revision des Vertrages oder in eine Verlängerung desselben einzugehen.

7. Zur Förderung des raschen Ausbaues der Tramwaylinie zur Hundsthurmerlinie wird der Wiener Tramway-Gesellschaft ein Drittel, d. i. 100.000 fl. von der laut §. 42 des Vertrages erliegenden Kaution dann ausgefolgt, wenn der Beginn des Baues dieser Linie kommissionell konstatirt sein wird.

8. Auf die Aenderung der Pflastermauthgebühr als einer ärarischen Abgabe hat der Gemeinderath keinen Einfluß.

Die Bedingungen, unter welchen der Wiener Tramway-Gesellschaft die Schneesäuberung auf den von ihr befahrenen Straßen übertragen wird, sind folgende:

1. Die Wiener Tramway-Gesellschaft übernimmt die Schneesäuberung ohne Verführung des Schnees in allen von ihr im Wiener Gemeindegebiete befahrenen Straßen, mit Ausnahme jener des I. Bezirkes, deren Reinigung gegenwärtig

der allgemeinen österreichischen Transportgesellschaft obliegt.

2. Die Kommune Wien erläßt dagegen der Wiener Tramway-Gesellschaft die Beitragsleistung für die Straßenreinigung, Schneesäuberung und Bespritzung, mit Ausnahme der Beitragsleistung zu den Kosten für die Straßenreinigung, Schneesäuberung und Bespritzung der von der Wiener Tramway-Gesellschaft befahrenen und derzeit von der allgemeinen österreichischen Transportgesellschaft gereinigten und bespritzten Straßen im I. Bezirke.

3. Die Schneesäuberung ist in der ganzen Breite der Fahrbahn jeder Straße, d. i. von Rinnsal zu Rinnsal, beziehungsweise bei Straßen, wo auch sogenannte Zwischenplätze, wie beispielsweise auf der Mariahilferstraße, gepflastert sind, von Trottoirkante zu Trottoirkante vorzunehmen.

4. Der Schnee ist in Haufen zu schaufeln, die Rinnsale sind hiebei stets frei zu halten, und ist die Schneelagerung so einzurichten, daß längs der Trottoire freie Durchgänge in genügender Anzahl geschaffen und überhaupt der Wagen- und Personenverkehr nicht gehindert wird.

5. Liegen die Geleise der Pferdebahn von der Verkehrsstraße abseits, so hat die Wr. Tramway-Gesellschaft dem ungeachtet nicht nur ihre Geleise, sondern auch die Straßenfahrbahn in der sub 3 und 4 angegebenen Weise vom Schnee zu säubern.

6. Sobald die Wr. Tramway-Gesellschaft die Nothwendigkeit erkennt, ihre Geleise vom Schnee zu reinigen, wird dieselbe verpflichtet, gleichzeitig auch die Straßenfahrbahn in der angegebenen Breite vom Schnee zu säubern.

Jedenfalls ist die Wr. Tramway-Gesellschaft verpflichtet, auf jedesmaliges Verlangen der Gemeinde die Schneesäuberung der Straße sogleich vorzunehmen.

7. Die Wr. Tramway-Gesellschaft verpflichtet sich, nach Auflösung des Uebereinkommens mit der allg. österr. Transportgesellschaft die Schneesäuberung auf den von ihr befahrenen Straßen des I. Bezirkes unter den gleichen Bedingungen zu übernehmen, ohne daß die Gemeinde Wien ihrerseits zur Uebertragung dieser Arbeit verpflichtet ist.

Sollten neue Pferdebahnlinien im Wiener Gemeindegebiete entstehen, so hat das vorbezeichnete Uebereinkommen auch auf die Straßen, in welchen diese neuen Pferdebahnlinien entstanden sind, Anwendung zu finden.

8. Das abzuschließende Uebereinkommen hat vom 1. Mai 1877 an auf unbestimmte Zeit zu gelten und steht beiden Theilen die Auflösung dieses Uebereinkommens gegen gegenseitige ganzjährige Kündigung zu und kann die Kündigung nur am 1. Mai eines jeden Jahres, die erste Kündigung aber nur am 1. Mai 1878 erfolgen.

Nach Auflösung dieses Uebereinkommens treten die diesfälligen Bestimmungen des Vertrages vom 7. März 1868 wieder in Rechtskraft.

68.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 23. April 1877, Z. 12331, M. Z. 93643,

in Betreff der Verlängerung der Konzessionsdauer der Wiener Tramway-Gesellschaft für ihre sämmtlichen derzeit im Betriebe stehenden Pferdebahnlinien.

Das h. k. k. Handelsministerium nahm laut Erlasses vom 21. d. M., Z. 12022 auf Grund des mit dem h. k. k. Ministerium des Innern gepflogenen Einvernehmens in Würdigung der obwaltenden Verhältnisse keinen Anstand, der Wr. Tramway-Gesellschaft die ihrerseits wiederholt, zuletzt mit Eingabe de praes. 3. April d. J. erbetene Verlängerung der Konzessionsdauer für ihre sämmtlichen derzeit im Betriebe stehenden Pferdebahnlinien, insbesondere:

1. Für die mit h. Erlasse vom 11. März 1867, Z. 4386, konzessionirten Linien:

Schottenring—Dornbach, Mariahilferstraße-Hietzing, Schottenring—Ringstraße—Praterstern, Praterstern—Kaisermühlen und Praterstern—Nordbahnhof;

2. für die mit h. Erlasse vom 15. Juni 1868, Z. 9394, konzessionirte Linie:

Ringstraße—Favoritenstraße—Südbahnhof;

3. für die unterm 2. Jänner 1869, Z. 22580, konzessionirte Linie:

Schottenring—Döbling;

4. für die am 11. April 1869, z. Z. 6993, bewilligten Linien:

Schottenring — Ringstraße, Franz Josef-Quai—Aspernbrücke und Stubenring—Landstraße—St. Marxer-Linie;

5. für die unterm 21. Mai 1869, Z. 7684, konzessionirte Linie:

Kolowratring—Schwarzenbergbrücke—Rennweg—St. Marxer-Linie;

6. für die mit h. Erlasse vom 2. September 1872, Z. 23752, konzessionirten Linien:

Alserbachstraße — Wallensteinstraße — Praterstern und Radetzkybrücke—Löwengasse—Sofienbrücke;

7. für die am 2. Februar 1873, Z. 2733, konzessionirte Linie:

Favoritenstraße—Himbergerstraße — Berthagasse;

8. für die am 9. Mai 1873, Z. 12180, konzessionirte Linie:

St. Marx—Simmering—Schwechat;

9. für die unterm 24. August 1873, Z. 28888, bewilligte Linie:

Favoritenstraße—Mayerhofgasse—Matzleinsdorfer-Linie, und endlich

10. für die mit dem h. Erlasse vom 22. Dezember 1876, Z. 35784, konzessionirte Linie:

Opernring—Hundsthurmerlinie,

und zwar für alle hier aufgezählten Pferdebahnlinien bis zum 31. Dezember 1925 unter dem Vorbehalte zuzusichern, daß die Staatsverwaltung auch während der erstreckten Konzessionsdauer befugt sein soll, etwaige von ihr im öffentlichen Interesse, wie insbesondere aus Verkehrs- oder Sicherheitsrücksichten als wünschenswerth erkannte Abänderungen der derzeit geltenden Konzessionsbestimmungen jederzeit eintreten zu lassen.

Hievon wird der Magistrat unter gleichzeitiger Verständigung der Wr. Tramway-Gesellschaft von dem Inhalte dieses h. Erlasses mit dem Auftrage in die Kenntniß gesetzt, den mit dem h. o. Erlasse vom 10. d. M., Z. 10683, abgeforderten Bericht über den Stand der Verhandlungen zwischen der Kommune Wien und der Wr. Tramway-Gesellschaft wegen Verlängerung der Konzessionsdauer für obige Linien ehestens Bericht zu erstatten.

69.

Gemeinderaths-Beschluß vom 23. November 1877, Z. 5223.

Die Tramway-Gesellschaft wird verhalten, daß ihre Waggons bei der Schule in der Preßgasse im IV. Bezirk zu Beginn und zu Ende der Schulstunden und bei allen Biegungen der Strecken zwischen der Wienstraße und Margarethenstraße einerseits und der Hundsthurmerstraße andererseits im Schritte fahren.

70.

Gemeinderaths-Beschluß vom 13. März 1878, Z. 5308 ex 1877, 1041 und 1088 ex 1878.

„. . . . Die Tramway-Gesellschaft wird angewiesen, künftighin in jedem Falle eines späteren Beginnens oder einer früheren Einstellung des Betriebes hievon unverzüglich dem Magistrate unter Angabe der Gründe die Anzeige zu erstatten, da nur auf diese Weise der Magistrat in die Lage versetzt wird, beurtheilen zu können, ob die Betriebseinstellung eine berechtigte war oder nicht, in welch' letzterem Falle der Magistrat wegen Nichteinhaltung der genehmigten Fahrordnung gegen die Gesellschaft strafweise vorgehen wird."

71.

Gemeinderaths-Beschluß vom 17. Mai 1878, Z. 50, M. Z. 109407 ex 1877.

Instruktion

für die Ausführung der mit der Wiener Tramway-Gesellschaft gemeinschaftlich vorzunehmenden Pflasterungen.

§. 1.

Der Wiener Tramway - Gesellschaft werden die genehmigten Präliminar - Neu- und Umpflasterungen, so weit dieselben auch die Wiener Tramway-Gesellschaft betreffen, ferner die Ersteher der kurrenten Pflasterungsarbeiten in sämmtlichen Bezirken sammt den Erstehungspreisen rechtzeitig bekannt gegeben.

§. 2.

Bei Ausführung der für Rechnung der Wiener Tramway-Gesellschaft herzustellenden Pflasterungen gelten, wenn dieselben im kurrenten Wege ausgeführt werden, die Bestimmungen der Vorschrift des städtischen Preistarifes und des Regulativs für kurrente Pflasterungsarbeiten, dagegen, wenn dieselben im Offert- oder Behandlungswege vergeben werden, dieselben Bestimmungen (Bedingnisse) wie für die Neu- oder Umpflasterung der übrigen Fahrbahn, mit Ausnahme der Haftzeit, welche bei den für Rechnung der Gesellschaft auszuführenden Pflasterungen, d. i. für jene Pflasterstreifen, deren Erhaltung der Gesellschaft zufällt, den Bestand oder die gleichzeitige Einlegung von Schienen mit dem neuen Profile vorausgesetzt, auf sechs Monate restringirt wird.

§. 3.

Der Wiener Tramway-Gesellschaft werden für die auf ihre Rechnung ausgeführten Pflasterungsarbeiten dieselben Preise in Anrechnung gebracht, welche die Kommune bezahlt.

§. 4.

Die Gesellschaft stellt, wenn nicht in einzelnen Fällen ein anderweitiges Uebereinkommen getroffen worden ist, das zur Neupflasterung oder Einbesserung der beiden Pflasterstreifen erforderliche Steinmateriale selbst bei; dasselbe muß jedoch vollkommen qualitätmäßig sein und rechtzeitig beigestellt werden.

Das entfallende alte Steinmateriale ist Eigenthum der Gesellschaft.

Die Kommune übernimmt keine Garantie für das abfallende alte Steinmateriale und ist es Sache der Gesellschaft, dieses alte Steinmateriale auf ihre Depotplätze verführen zu lassen.

§. 5.

Die vom Gemeinderathe zugestandene Restringirung der Geleisbreite von 8 Schuh auf 7 Schuh 6 Zoll bei einem einfachen Geleise und von 16 Schuh auf 15 Schuh bei einem Doppelgeleise bezieht sich nur auf die Berechnung des Steinmateriales.

§. 6.

Die Breite der äußeren, der Wiener Tramway-Gesellschaft zur Erhaltung zufallenden Pflasterstreifen beträgt bei einem einfachen Geleise auf jeder Seite des Geleises 51, beziehungsweise bei den neuen 86 Millimeter breiten Schienen 49 Centimeter. Bei Doppelgeleisen hängt die Breite der äußeren Pflasterstreifen von der Breite des mittleren Streifens zwischen den beiden Geleisen ab und wird in der Weise ermittelt, daß von der Mittelaxe des Doppelgeleises auf jeder Seite 8 Schuh = 2·53 Meter aufgetragen und von diesem Punkte die Breite der Streifen bis an die äußeren Schienenstränge gemessen wird.

§. 7.

Bei Vornahme von kurrenten bis an die äußersten Schienenstränge reichenden Pflasterungsarbeiten hat der betreffende Stadtbauamts-Beamte im Bezirke — Fälle, wo Gefahr im Verzuge ist, ausgenommen, worunter plötzlich entstandene Gebrechen in der Fahrbahn verstanden werden — sowohl von der Aufnahme der auszuführenden Arbeiten, als auch von der vorzunehmenden Vermessung der ausgeführten Arbeiten die Wiener Tramway-Gesellschaft im kurzen Wege schriftlich unter genauer Angabe des Tages und der Stunde und des Versammlungsortes rechtzeitig zu verständigen und hat die Aufnahme, beziehungsweise Vermessung gemeinschaftlich zu geschehen.

Erscheint dessenungeachtet ein Vertreter der Gesellschaft nicht, so verzichtet hiedurch die Gesellschaft auf jede Einwendung bezüglich des betreffenden Objektes.

§. 8.

Sollten bei der Aufnahme oder bei der Vermessung zwischen dem Stadtbauamts-Beamten und dem Vertreter der Tramway-Gesellschaft bezüglich der Nothwendigkeit der vorzunehmenden Pflasterung oder bezüglich der Beschaffenheit der ausgeführten Pflasterungen Meinungsverschiedenheiten entstehen, so steht der Wiener Tramway-Gesellschaft in beiden Fällen das Recht zu, diesfalls die Entscheidung des Vorstandes der betreffenden Fachabtheilung des Stadtbauamtes einzuholen, gegen dessen Ausspruch der Gesellschaft keine weitere Berufung zugestanden wird.

§. 9.

Der Wiener Tramway-Gesellschaft steht es frei, auch ihrerseits die Ausführung der Pflasterungsarbeiten überwachen zu lassen und hat sich dieselbe mit allfälligen Wünschen oder Beschwerden an den betreffenden Stadtbauamts-Beamten des Bezirkes zu wenden.

§. 10.

Auf Grund der vorgenommenen Vermessung wird die Rechnung für die ausgeführte Gesammtpflasterung zusammengestellt und erhält auch der städtische Kontrahent die für seine Gesammtleistung entfallende Verdienstsumme aus der städtischen Hauptkassa ausbezahlt, wogegen die Wiener Tramway-Gesellschaft den auf sie entfallenden Theilbetrag der verausgabten Verdienstsumme längstens binnen acht Tagen nach Zustellung des bezüglichen Zahlungsauftrages an die städtische Hauptkassa zu vergüten hat.

§. 11.

Bei jenen Pflasterungen, für welche der städtische Kontrahent auch eine Haftung bezüglich der für die Tramway-Gesellschaft hergestellten Pflasterstreifen übernommen hat, ist sich wegen Enthebung von der Haftpflicht stets auch mit der Wiener Tramway-Gesellschaft im kurzen Wege in das Einvernehmen zu setzen.

72.

Gemeinderaths-Beschluß vom 9. Juli 1878, Z. 3190, 3283.

Dem Antrage des Magistrates entgegen wird einer versuchsweisen Befahrung sämmtlicher Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft mit Wägen ohne Stangen, durch ein halbes Jahr, nicht zugestimmt.

73.

Gemeinderaths-Beschluß vom 7. Jänner 1879, Z. 1852.

Das mit der Wiener Tramway-Gesellschaft bezüglich der Schneesäuberung getroffene Uebereinkommen wird unverändert aufrecht erhalten.

74.

Gemeinderaths-Beschluß vom 7. Februar 1879, Z. 361 (vertraulich).

Es wird prinzipiell festgesetzt und ist der Wiener Tramway-Gesellschaft zu intimiren, daß von ihr für die, wenn auch nachträglich richtiggestellten Beträge vom Tage der vertragsmäßigen Zahlungsverpflichtung an 6% Verzugszinsen zu zahlen sind.

75.

Gemeinderaths-Beschluß vom 11. Februar 1879 Z. 6047 ex 1878.

Infolge des Statthalterei-Erlasses vom 14. November 1878, Z. 29449, mit welchem dem Verwaltungsrathe der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Dauer eines halben Jahres die Bewilligung ertheilt worden ist, Probefahrten mit Waggons ohne Stangen unter Beobachtung mehrerer Bedingungen zu versuchen, wird beschlossen, in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse vom 9. Juli 1878, Z. 3190, an dem vertragsmäßigen Rechte der Gemeinde zu bestehen und von der Wiener Tramway-Gesellschaft auf Grundlage des Vertrages vom 7. März 1868 die Anwendung von Waggons mit Deichsel zu den Fahrten in Wien zu fordern, da der Gemeinderath jede Verantwortung für die Folgen dieser Bewilligung der k. k. Statthalterei ablehnen müßte.

76.

Gemeinderaths-Beschluß vom 4. April 1879, Z. 1462, M. Z. 299745 ex 1878.

Bestimmungen über die Pflasterung jener Straßen, in welchen Tramway-Geleise liegen.

(Nachtrag zur Vorschrift über die Bestellung von Unternehmern für Neupflasterungen, Umpflasterungen oder Herstellung von geschotterten Straßen in Wien. Regulativ §. 25.)

1. In allen Straßen unter 1 : 40 Steigung ist, auch wenn Tramwaygeleise in denselben liegen, in Fischgrätenform (diagonal) zu pflastern; jedoch ist

a) zwischen den Schienen selbst,

b) bei Doppelgeleisen auch zwischen den Geleisen,

c) zwischen der Straßenkante und dem Tramwaygeleise, wenn die Distanz beider weniger als zwei Meter beträgt, senkrecht auf die Straßenaxe und die Schienen zu pflastern.

2. Mit den vom Stadtbauamte in Vorschlag gebrachten fünfeckigen Granit-Formsteinen zur Anpflasterung an die äußeren Schienenseiten in diagonalem Pflaster ist in einer circa 50 Klafter langen, neu- oder umzupflasternden Strecke der Ringstraße oder sonst einer zur Herstellung gelangenden frequenten Straße, woselbst Nebenstraßen einmünden, im heurigen Jahre ein Versuch zu machen, bei welchem im Falle einer Umpflasterung die nächsten Steinschaaren neu einzupflastern sind; vom Erfolge dieses Versuches wird es dann abhängen, ob diese Formsteine allgemein zur Anpflasterung an Tramwayschienen verwendet werden sollen.

3. Die Steine sind so dicht, als möglich, an die Schienen zu setzen und dürfen die Köpfe derselben über die Schienen nicht vorstehen.

4. Die Herstellung einer geraden Saumschaar längs der Schienen ist möglichst zu vermeiden.

5. In Abänderung des §. 9 des Vertrages mit der Wiener Tramway-Gesellschaft ddto. 7. März 1868 wird bestimmt, daß die neuen Schienenprofile der Tramway mit 86 Millimeter Breite allmälig allgemein einzuführen sind und Schienen älterer Konstruktion nur mehr bei der Auswechslung einzelner schadhafter Schienen eingelegt werden dürfen.

Die Tramway-Gesellschaft wird noch besonders aufgefordert, wo Doppelgeleise gelegt sind, das Niveau genau einzuhalten, damit eine plane Fläche gebildet werde und keine Kurven entstehen.

77.

Gemeinderaths-Beschluß vom 23. Mai 1879, Z. 1050.

Nach dem Antrage des Magistrates und der Pferdebahn-Kommission wird der von mehreren Gemeinderäthen gestellte Antrag, daß die Tramway-Wägen an allen Kreuzungsstellen nur im Schritte fahren dürfen, und die Kutscher an solchen Stellen stets das Signal ertönen lassen sollen, abgelehnt und beschlossen, die Tramway-Gesellschaft zur genauen Beobachtung der diesbezüglichen polizeilichen Vorschriften aufzufordern.

78.

Gemeinderaths-Beschluß vom 23. Mai 1879, Z. 1417, 2134.

Gegen den Antrag der Pferdebahn-Kommission wird unter Hinweis auf die in Angelegenheit des Fahrens der Tramwaywagen ohne Stange bereits wiederholt gefaßten Gemeinderaths-Beschlüsse und unter Hinweis auf die bereits abgegebene Erklärung, daß der Gemeinderath jede Verantwortung für die Anwendung dieser Fahrmethode von sich ablehnt, der Statthalterei-Erlaß vom 20. April 1879, Z. 6759, lediglich zur Kenntniß genommen.

79.

Gemeinderaths-Beschluß vom 10. Juni 1879, Z. 1520.

Nach dem Magistratsantrage wird beschlossen, unter den obwaltenden Verhältnissen sich lediglich darauf zu beschränken, die Wiener Tramway-Gesellschaft anzuweisen, daß sie mit thunlichster Beschleunigung die sämmtlichen im Betriebe stehenden Tramway-Waggons mit den von ihr als verläßlich erprobten eisernen Spindelbremsen versehe und schon jetzt auf allen Linien mit ungünstigen Gefällsverhältnissen nur solche Wägen in Verwendung nehme, welche mit den neuartigen eisernen Spindelbremsen versehen sind.

Ferner wird beschlossen, die Wiener Tramway-Gesellschaft aufzufordern, daß sie alle Verbesserungen, welche bezüglich der Bremsen gemacht werden, berücksichtige, Versuche anstelle und Anzeige hierüber erstatte.*)

*) Infolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 16. Dezember 1881, Z. 2987, wurde die Gesellschaft angewiesen einen Waggon behufs einer Probefahrt mit einer von Lößl und Gaßebner konstruirten Schnellbremse zu versehen.

Infolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 24. März 1882, Z. 4335, wurde die Gesellschaft aufgefordert (bis längstens 15. April 1882, bei Vermeidung eines Pönales von 100 fl. täglich) eine Gaßebner'sche Schnellbremse an einem Tramway-Waggon in Verwendung zu bringen und diesen Waggon auf verschiedenen Linien vier Monate hindurch in Betrieb zu setzen; unter Einem wurde die Gesellschaft beauftragt, bis längstens 1. Juni 1882 eine Schutzvorrichtung nach dem System Götz an einem Waggon probeweise anzubringen und mit demselben Versuchsfahrten zu machen.

80.

Gemeinderaths-Beschluß vom 9. Jänner 1880, Z. 3856.

Die Zuschrift der k. k. Statthalterei vom 9. Juli 1879, Z. 16777, womit das Protokoll über die am 20. und 24. Mai v. J. vorgenommenen Probefahrten mit Tramway-Locomotiven nach dem Systeme Krauß und nach dem Systeme Francq & Lamm (ohne Feuerung) auf der Strecke Tramway-Remise Simmering bis zum Centralfriedhofe mit dem Bemerken mitgetheilt wird, daß eine etwaige definitive Verwendung von Tramway-Dampf-Waggons laut Erlasses des hohen k. k. Handels-Ministeriums vom 31. März 1879, Z. 9425, der speziellen Genehmigung desselben vorbehalten bleibt, wird zur Kenntniß genommen.*)

81.

Gemeinderaths-Beschluß vom 27. Februar 1880, Z. 6603.

Nach dem Antrage des Magistrates und der Pferdebahn-Kommission hält der Gemeinderath auch dermalen an der gegen die Fahrten mit Tramway-Wägen ohne Stange eingenommenen-Stellung fest und spricht sich auf das Entschiedenste gegen die von der Wiener Tramway-Gesellschaft bei der k. k. Statthalterei angesuchte Ertheilung der definitiven Bewilligung zum Fahren ohne Stange aus, und ist in dem Berichte an die k. k. Statthalterei auch das Argument geltend zu machen, daß das hiesige Publikum, einmal an das Fahren mit der Stange gewöhnt, dem Fahren ohne Stange ein gewisses Mißtrauen entgegensetzt und sich bei dem Fahren ohne Stange in seiner körperlichen Sicherheit gefährdet erachtet.

82.

Gemeinderaths-Beschluß vom 8. Juni 1880, Z. 560.

Der Tramway-Gesellschaft wird gestattet, mit einspännigen Wagen zu fahren.

*) Vergl. Gemeinderaths-Beschluß vom 8. August 1876, Z. 3227.

Diese Wagen haben vorne und rückwärts auf der Plattform drei Sitze zu erhalten, und es sind die Seitenfenster zum Oeffnen herzurichten.*)

83.

Gemeinderaths-Beschluß vom 25. Juni 1880, Z. 3648.

Der Tramway-Gesellschaft wird die Bewilligung ertheilt, zwischen den Geleisen von aufsteigenden Straßen sogenannte Katarrhzeltel in Verwendung bringen zu dürfen, jedoch sind diese Steine im Falle der Kassirung der Geleise zu entfernen und ist die Pflasterung mit Würfelsteinen auf Kosten der Gesellschaft herzustellen.

84.

Gemeinderaths-Beschluß vom 7. Dezember 1880, Z. 2283, M. Z. 40306.

Der Gemeinderath beschließt die von der Wiener Tramway-Gesellschaft an die Gemeinde Wien zu entrichtende Pauschalsumme für die Jahre 1881 bis inkl. 1885 mit dem jährlichen Betrage von 90,000 fl. festzusetzen.**)

Die Tramway-Gesellschaft wird aufgefordert den Bau der vertragsmäßig festgesetzten, bis jetzt noch unausgebauten Linien innerhalb Jahresfrist von heute zu beginnen und längstens innerhalb zweier Jahre von heute zu vollenden, widrigenfalls die Kaution als verfallen erklärt und die der Unternehmung ertheilte Berechtigung zum Pferdebahnbetriebe bezüglich aller Linien, auch der heute schon bestehenden, für erloschen erklärt wird.***)

*) Eine gleiche Bewilligung ertheilte die k. k. n. ö. Statthalterei in Folge Erlasses vom 26. Juli 1880, Z. 22598. —

Vgl. auch die Anmerkung **) zu §. 24 des Vertrages vom 7. März 1868.

**) Vgl. §. 37 des Vertrages vom 7. März 1868 sammt Anmerkung.

***) Ueber die Anfrage des Magistrates betreffs Durchführung dieses Gemeinderaths-Beschlusses beschloß der Gemeinderath unterm 5. Dezember 1882, Z. 7913 „es sei derzeit gegen die Wiener Tramway-Gesellschaft im Sinne des §. 43 des Vertrages vom 7. März 1868 nicht vorzugehen, bis der Gemeinderath über die Anträge der Pferdebahn-Kommission, betreffend die Verhandlungen mit der Wiener Tramway-Gesellschaft und über die Verhandlungen, welche der Gemeinderath mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft einzuleiten beschlossen hat, Beschluß gefaßt haben wird.“

85.

Gemeinderaths-Beschluß vom 25. Jänner 1881, Z. 4365.

Mit Rücksicht auf den Statthalterei-Erlaß vom 5. Juni 1880, Z. 8261, betreffend die Vornahme von Probefahrten mit Tramway-Waggons ohne Stange spricht sich der Gemeinderath nach dem Antrage der Pferdebahn-Kommission neuerlich gegen das Fahren mit Tramway-Waggons ohne Stange aus und verwahrt sich gegen die Ertheilung der Bewilligung zum Fahren ohne Stange.

86.

Gemeinderaths-Beschluß vom 10. Juni 1881, Z. 1104.

Der Wr. Tramway-Gesellschaft wird auch weiterhin das Bestreuen der Tramwayschienen mit sogenanntem Fabrikssalz, um die Bildung von Eis hintanzuhalten, gestattet.

87.

Gemeinderaths-Beschluß vom 12. August 1881, Z. 7068 ex 1880 und 3279 ex 1881, betreffend den Ausbau des Pferdebahnnetzes.

Gegen den Antrag der Pferdebahn-Kommission werden nachfolgende Beschlüsse gefaßt:

I. Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft in ihrer Eingabe vom 4. Juni 1881 gestellte Ansuchen

a) um Auflassung von vertragsmäßigen Linien;
b) um Verlängerung ihrer Konzessionsdauer für die neu zu erbauenden Pferdebahnlinien; und
c) um Abänderung des Modus der an die Kommune Wien zu entrichtenden Abgaben

wird abgelehnt.

II. In Berücksichtigung des Umstandes, daß bis jetzt von Seite der Wiener Tramway-Gesellschaft die Ergebnisse eventueller von ihr gepflogener Unterhandlungen mit den Eigenthümern einzulösender Realitäten nicht vorliegen, in weiterer Erwägung, daß eine Bitte um Erwirkung des Expropriationsrechtes von Seite der Wiener Tramway-Gesellschaft gar nicht gestellt wurde, daß es endlich nicht im Interesse der Gemeinde gelegen ist, irgend welche im Vertrage nicht begründete Verpflichtung gegenüber der Wiener Tramway-Gesellschaft aus freiem Antriebe zu übernehmen, geht der Gemeinderath bei namentlicher Abstimmung über den Antrag der Kommission, welcher lautet:

„„Mit Rücksicht auf die im öffentlichen Interesse gelegene Nothwendigkeit der Erbreiterung einzelner Straßen, in welchen eine Pferdebahn geführt werden soll, ferner um die Wiener Tramway-Gesellschaft in die Lage zu setzen, ihren im §. 15 des Vertrages übernommenen und präzisirten Verpflichtungen bezüglich der Einlösung von Objekten zur Straßenerweiterung leichter gerecht zu werden, und um etwaige gegen das öffentliche Interesse gekehrte Spekulationen einzelner Realitätenbesitzer einzuschränken, soll die Gemeinde Wien bezüglich zu acquirirender Objekte von Fall zu Fall und über aktenmäßig nachzuweisende Ankaufsverhandlungen zwischen der Wiener Tramway-Gesellschaft und den bezüglichen Eigenthümern auf Basis des §. 365 des a. b. G. B. bei der betreffenden Behörde wegen Erwirkung des Expropriationsrechtes einschreiten und im Ertheilungsfalle die Expropriation auf Kosten der Wiener Tramway-Gesellschaft durchführen. Dieselbe hätte zu diesem Behufe eine von Fall zu Fall zu bestimmende Kaution zu erlegen.

Durch diese Intervention der Gemeinde Wien und namentlich für den Fall, als das Enteignungsrecht nicht ertheilt würde, sollen die der Wiener Tramway-Gesellschaft aus dem Vertrage vom 7. März 1868 obliegenden Verpflichtungen nicht alterirt werden,""

mit 56 gegen 9 Stimmen zur Tagesordnung über.

III. a) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft am 19. Juli 1880 vorgelegte Projekt für die Herstellung der Tramwaylinie Franz Josefs-Quai—Ferdinandsbrücke, Taborstraße bis zum Karmeliterplatze*) wird unter der Bedingung genehmigt, daß die Gesellschaft auch für diese Strecke die

*) Vgl. hiezu den Gemeinderaths-Beschluß vom 21. Oktober 1881, Z. 6772 und 6954.

Bedingungen des Vertrages vom 7. März 1868 als für sie bindend erklärt.

Sie hat binnen Monatsfrist vom Tage der Zustellung dieses Beschlusses um die Konzession zum Betriebe dieser Linie bei der k. k. Statthalterei anzusuchen und binnen drei Monaten vom Tage der erfolgten Konzessionirung die Linie auszubauen, widrigens die vom Gemeinderathe ertheilte Genehmigung als erloschen erklärt wird.

b) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft mit Eingabe vom 7. Juli 1880 vorgelegte Projekt für eine Tramwaylinie Althanplatz—Porzellangasse, Schlickgasse, Kolingasse, Peregringasse, Wipplingerstraße, Schottenring, Wipplingerstraße,*) wird unter folgenden Bedingungen genehmigt:

1. Die Strecke tritt an die Stelle der im §. 2 des Vertrages vom 7. März 1868 als zweite Linie der III. Bauperiode erwähnten Linie Porzellangasse—Berggasse.

Die Verpflichtung zum Baue der Linie über die Roßauerlände zum Strohecк bleibt bestehen.

2. Die gesammte Strecke ist zweigeleisig zu erbauen und sind die Häuser Nr. 24, 27, 29 einzulösen.

3. Für diese Linien gelten alle Bestimmungen des Vertrages vom 7. März 1868.

4. Die Gesellschaft hat binnen einem Monate die Konzession für den Betrieb dieser Linie seitens der k. k. n. ö. Statthalterei anzusuchen und binnen drei Monaten nach erfolgter Konzessionirung den Bau der Linie zu vollenden.

5. Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen ist die hiemit ertheilte Bewilligung erloschen und tritt der Vertrag vom 7. März 1868 auch bezüglich der im §. 2, III. Bauperiode sub 2 erwähnten ersten Linie wieder in volle Kraft;

c) die im Kommissions-Protokolle vom 6. November 1880 erbetene Auflassung der Strecke Nußdorferstraße—Alserbachstraße wird abgelehnt;

*) Vgl. hiezu den Gemeinderaths-Beschluß vom 21. Oktober 1881, Z. 6772 und 6954.

d) Die Wiener Tramway-Gesellschaft wird neuerdings auf den Beschluß des Gemeinderathes vom 7. Dezember 1880 mit dem Bedeuten verwiesen, daß es ihre Sache ist, wegen eventueller Aenderung der Trace der einen oder der anderen Linie oder wegen eventuellen Austausches der einen mit der anderen Linie rechtzeitig bei dem Gemeinderathe unter Angabe der Gründe einzuschreiten, und erwartet der Gemeinderath, daß ihm binnen Monatsfrist*) die diesbezüglichen Detailprojekte vorgelegt werden.

Es ist jedoch sofort bekannt zu geben, daß die Tramwaylinie Taborstraße vom Karmeliterplatze aufwärts, sowie die Linie durch die untere und obere Augartenstraße durchwegs zweigeleisig herzustellen ist und daß für den Bau der ersteren Linie die Häuser Nr. 48 und 50 der Taborstraße einzulösen sind.

88.

Gemeinderaths-Beschluß vom 16. September 1881, Z. 4873 und 4874.

Die Herren Bezirksvorsteher werden ersucht, (beziehungsweise für den I. Bezirk wird das

*) Ueber das Ansuchen der Tramway-Gesellschaft um Bewilligung einer angemessenen Frist zur Vorlage der Projekte für den Bau der vertragsmäßig festgesetzten Tramwaylinien wurde in der **Gemeinderathssitzung am 30. September 1881**, sub Z. 6276, beschlossen:

„Der Gemeinderath hält an seinem Beschlusse vom 12. August 1881 fest. Nachdem die Gesellschaft der Erwartung des Gemeinderathes, daß binnen Monatsfrist die Detailprojekte vorgelegt werden, nicht entsprochen hat, wird die Gesellschaft aufgefordert, die Detailprojekte bis längstens 31. Oktober d. J. vorzulegen, widrigenfalls ohne weitere Einholung eines Gemeinderaths-Beschlusses vom 2. November inklusive für jeden Tag der Versäumniß ein Betrag von 2000 fl. der Kaution für verfallen zu erklären und zu Gunsten der städt. Kasse einzuziehen ist." — Vgl. hiezu Gemeinderaths-Beschluß vom 21. Oktober 1881, Z. 6772 und 6954.

Die Anzeigen des Magistrates über die von der Tramway-Gesellschaft erfolgte Vorlage der Projekte der vertragsmäßigen Tramwaylinien und des Projektes „Lerchenfelderstraße" wurden in der **Gemeinderathssitzung am 8. November 1881**, (Z. 6771, 6803, 7280, 7294, 7320, 7325) „„unpräjudizirlich der aus dem Vertrage zustehenden Rechte"" zur Kenntniß genommen.

Stadtbauamt beauftragt), strenge darüber zu wachen, daß die erforderlichen Reparaturen des Pflasters an den Tramwayschienen rechtzeitig und mit der gehörigen Sorgfalt vorgenommen werden; weiters wird denselben, sowie der Wiener Tramway-Gesellschaft bedeutet, daß im Falle, als die Bezirksvertretung die Vornahme einer Pflasterreparatur an oder innerhalb der Schienen für nothwendig befinden sollte, die Tramway-Gesellschaft hiezu im schriftlichen Wege mit dem Beifügen aufzufordern ist, daß wenn die betreffende Pflasterreparatur binnen drei Tagen nicht in Angriff genommen werden sollte, dieselbe durch die Bezirksvorstehung auf Gefahr und Kosten der Gesellschaft ausgeführt werden wird.

89.

Gemeinderaths-Beschluß vom 21. Oktober 1881, Z. 6772 und 6954,

in Betreff des Baues der projektirten Pferdebahnlinien, II., Taborstraße, IX., Porzellangasse und Schottenring — Wippingerstraße.

1. Das Projekt der Tramwaylinie Franz Josefs-Quai, Ferdinandsbrücke, Taborstraße, Nordwestbahnhof, wird mit dem ausdrücklichen Vorbehalt genehmigt, daß die Genehmigung der eingeleisigen Herstellung der Strecke vor den Häusern Nr. 48 und 50 nur als provisorisch zu gelten hat.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft wird gleichzeitig verpflichtet, sofort Ankaufsverhandlungen bezüglich der beiden Objekte Taborstraße Nr. 48 und 50 einzuleiten und das Resultat derselben bis spätestens 31. Dezember 1881 vorzulegen. Nach erfolgter Einlösung und Abtragung dieser Realitäten hat die Gesellschaft das zweite Geleise zu legen.

2. Das Projekt der Tramwaylinie Althanplatz-Porzellangasse wird mit dem ausdrücklichen Vorbehalt genehmigt, daß die Genehmigung der eingeleisigen Herstellung nur als provisorisch zu gelten hat.

Gleichzeitig wird die Tramway-Gesellschaft verpflichtet, sofort Verkaufsverhandlungen bezüglich des Hauses Nr. 24 Porzellangasse einzuleiten und das Resultat derselben bis 31. Dezember 1881 vorzulegen und bis 30. Juni 1882 die Abtragung dieses Objektes durchzuführen, worauf sofort das zweite Geleise in der betreffenden Strecke einzulegen ist.

Bezüglich der Strecke Schottenring-Wippingerstraße wird der Plenar-Beschluß vom 12. August d. J. aufrecht erhalten.

Unter Einem wird die Mittheilung des Referenten, daß die Tramway-Gesellschaft bereits drei Projekte, betreffend die Linien: obere Augartenstraße, Heugasse und Währingerstraße, zwischen Bürgerversorgungshaus und Währingerlinie, vorgelegt hat und dieselben dem Bauamte zur Begutachtung übergeben worden sind, zur Kenntniß genommen.*)

90.

Gemeinderaths-Beschluß vom 16. Dezember 1881, Z. 4939.

Von Seite der Kommune Wien wird die Zustimmung für die definitive Fahrbewilligung**) mit einspännigen Tramway-Waggons mit der Beschränkung auf die Linien: Matzleinsdorf-Sofienbrücke, von der Remise Hernals bis Dornbach, und von der Remise in Simmering bis auf den Central-Friedhof ertheilt.

Sollte aber die Wiener Tramway-Gesellschaft die Absicht haben, auch auf anderen Linien die einspännigen Waggons in Betrieb zu setzen, so wäre dieselbe zu verpflichten, hiefür von Fall zu Fall um die Bewilligung einzuschreiten.

Auch wäre darauf zu bestehen, daß die bei den einspännigen Wägen so überaus groß angelegten Plattformen entweder verkleinert oder aber im Sinne des Beschlusses des Gemeinderathes vom 8. Juni 1880, Z. 2262 mit Sitzbänken versehen werden.

---

*) Vergl. den Gemeinderaths-Beschluß vom 8. November 1881, Z. 6771 (in der „Anmerkung" zum Gemeinderaths-Beschluß vom 12. August 1881, Z. 7068 ex 1880 und 3279 ex 1881.)

**) Die provisorische Bewilligung zu Versuchsfahrten auf den oben bezeichneten Linien wurde infolge Statthalterei-Erlasses vom 26. Juni 1880, Z. 22598 (Gemeinderaths-Beschluß vom 25. Jänner 1881, Z. 5088), ertheilt.

91.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 6. Jänner 1882, Z. 52596 ex 1881,

an die Direktion der Wiener Tramway-Gesellschaft.

(M. Z. 8327.)

Mit Beziehung auf das hieramts am 27. Mai 1881, Z. 1886, überreichte Ansuchen um die Ertheilung der definitiven Bewilligung zum Fahren mit einspännigen Tramway-Waggons wird der geehrten Direktion eröffnet, daß laut des im Einvernehmen mit der k. k. Polizei-Direktion in Wien hierüber erstatteten Berichtes des Wiener Magistrates vom 22. Dezember 1881, Z. 152139, sich der Wiener Gemeinderath zufolge Beschlusses vom 16. Dezember 1881, Z. 4939, mit der Ertheilung der definitiven Bewilligung zum Fahren mit einspännigen Tramwaywaggons, jedoch nicht überhaupt, sondern vorläufig nur für jene drei Linien einverstanden erklärt hat, auf welchen bisher die Versuchsfahrten mit einspännigen Tramwaywaggons gemacht worden sind.

Mit Rücksicht hierauf wird demnach die definitive Bewilligung zum Fahren mit einspännigen Tramwaywaggons, und zwar auf der Tramwaylinie „Matzleinsdorferstraße — Sofienbrücke", dann in der Lokalstrecke von der Remise in Hernals nach Dornbach und von dem Viadukte in Simmering nach dem Centralfriedhofe unter der Bedingung hiermit ertheilt, daß die Waggons für diese Fahrten im Sinne des h. ä. Erlasses vom 26. Juli 1880, Z. 22598, mit je drei Sitzplätzen auf der Plattform vorne und rückwärts und mit beweglichen, zum Oeffnen geeigneten Seitenfenstern eingerichtet sind.

Zugleich wird die Wiener Tramway-Gesellschaft verpflichtet, im Falle die Fahrart mit einspännigen Waggons auch auf anderen Linien in Betrieb gesetzt werden sollte, hiefür die h. ä. Bewilligung ordnungsmäßig einzuholen und etwaige hierauf abzielende Versuchsfahrten behufs Verständigung der k. k. Polizei-Direktion und des Wiener Magistrates rechtzeitig hieher anzuzeigen.

92.

Gemeinderaths-Beschluß vom 28. April 1882, Z. 1785.

Der Gemeinderath nimmt zur Kenntniß, daß der Wiener Tramway-Gesellschaft mit Statthalterei-Erlaß vom 20. Februar 1882, Z. 1280, der Konsens zur Herstellung der Tramwaylinien: „Taborstraße" und „Porzellangasse" ertheilt worden ist, und daß die Gesellschaft vom Magistrate aufgefordert werden wird, die rechtsverbindliche Erklärung abzugeben, daß sie die nicht vertragsmäßigen Theilstrecken dieser beiden konzessionirten Pferdebahnlinien als vertragsmäßige anerkennt.

93.

Gemeinderaths-Beschluß vom 16. Mai 1882, Z. 2030.

Der Statthalterei-Erlaß vom 14. März 1882, Z. 9857, zufolge dessen die Tramway-Gesellschaft die definitive Bewilligung zu Fahrten mit einspännigen Waggons auf der Strecke Döbling — Franz Josefs-Quai — Praterstraße — Wallensteinstraße ertheilt wurde, wird zur Kenntniß genommen.

94.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei ddto. 16. Juni 1882, Z. 26278,

an den Wiener Magistrat.

(M. Z. 179615.)

Das hohe k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 8. Juni 1882, Z. 15278, der Wiener Tramway-Gesellschaft auf Grund der A. h. Entschließungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 die mit den Eingaben vom 22. November v. J., Nr. 452, und vom 4. Mai 1882, Nr. 275, erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer doppelgeleisigen Pferdebahnlinie, abzweigend von den bestehenden

Pferdebahngeleisen am Schottenring über die Augartenbrücke und durch die untere und obere Augartenstraße zur Taborstraße, auf die bezüglich der bestehenden gesellschaftlichen Linien festgesetzte Zeitdauer, d. i. bis zum 31. Dezember 1925 gegen dem zu ertheilen gefunden, daß die genannte Gesellschaft verpflichtet ist, den seitens der k. k. n. ö. Statthalterei auf Grund der Ergebnisse der abzuhaltenden politischen Begehung der Bahntrace und der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahnanlage aufzustellenden besonderen Bedingungen in Ansehung des Baues und Betriebes obiger Linie, sowie den später im öffentlichen Interesse, insbesondere aus Verkehrs- oder Sicherheitsrücksichten etwa zu treffenden einschlägigen Anordnungen genauestens nachzukommen.

Auf Grund dieses hohen Erlasses wird die politische Begehung der projektirten Bahntrace am 23. Juni d. J. unter der Leitung des k. k. Statthalterei-Sekretärs Gustav Marschan vorgenommen werden.

Die Kommissionsmitglieder versammeln sich um 9 Uhr Vormittags bei dem Hause Nr. 35 am Schottenringe.

Hievon wird der Magistrat behufs Intervenirung von Vertretern der Stadtgemeinde Wien, (des Magistrates, des Gemeinderathes und des Stadtbauamtes) in die Kenntniß gesetzt.

Ein Pare des Projektes folgt zur vorläufigen Einsichtnahme gegen Rückstellung an den Kommissionsleiter bei der Verhandlung mit.

Possinger m. p.

95.

Gemeinderaths-Beschluß vom 17. August 1882, Z. 3172.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft wird unter Hinweis auf die Bestimmungen der §§. 29 und 33 des Tramwayvertrages angewiesen, die doppelte Signalisirung des Fahrzieles der Waggons, so daß das Fahrziel sowohl an der Vorder- als an der Rückseite der Waggons an der Signalisirung zu erkennen ist, bei den Signalscheiben sofort, bei den Signallaternen binnen 3 Monaten durchzuführen. *)

*) Vergl. hiezu Gemeinderaths-Beschluß vom 18. März 1884, Z. 1117.

96.

Gemeinderaths-Beschluß vom 17. August 1882, Z. 4662.

Die Verlegung der Endstation der Wiener Tramway beim Centralfriedhofe bis zum linksseitigen Administrationsgebäude daselbst wird unter den im Magistratsreferate angeführten, mit der Tramway-Gesellschaft vereinbarten Bedingungen genehmigt.

97.

Die Gemeinderathsbeschlüsse vom 9. und 14. Februar, 10., 12., 17., 20., 23. und 26. April 1883

(Ad G.-R.-Z. 5880, ex 1882),

über die Durchführung und Revision des Tramwayvertrages vom 7. März 1868 (auf Grund des Referates der Pferdebahn-Kommission, betreffend die mit der Wiener Tramway-Gesellschaft im Jahre 1882 gepflogenen Verhandlungen) sind separat im Verlage des Gemeinderaths-Präsidiums in Druck erschienen.

98.

Gemeinderathsbeschluß vom 8. Mai 1883, Z. 4542, ex 1882.

Beseitigung von Uebelständen auf den öffentlichen Wagenstandplätzen.

. . . . Die Wiener Tramway-Gesellschaft ist zu verhalten, ihre Pferdestandplätze (für die Vorreitpferde), soweit dies nicht bereits geschehen sein sollte, mit einem wasserdichten Pflaster, u. zw. je nach Angabe des Stadtbauamtes entweder mit Granitsteinen und Asphaltausguß, oder mit Klinkersteinen und Portlandcementausguß zu versehen . . . . .

99.

Protokoll,

aufgenommen von der k. k. n. ö. Statthalterei am 15. September 1883 über die politische Begehung bezüglich der der Wiener Tramway-Gesellschaft konzessionirten Tramway-Linie „Ringstraße oder Bellariastraße, abzweigend durch die Amalienstraße in die Lerchenfelderstraße bis zur Blindengasse."

(Statth. Z. 41475, Mag. Z. 297836 ex 1883.)

Gegenwärtig: Die Gefertigten.

Das k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 4. Juli 1883, Z. 22842, St. Z. 34622 der Wiener Tramway-Gesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe der oben erwähnten Pferdebahnlinie ertheilt, und bewilligt, daß diese Linie in der Strecke vom Hause Nr. 12 bis zum Hause Nr. 38 und vom Hause Nr. 90 bis 162 der Lerchenfelderstraße vorläufig eingeleisig angelegt werde.

Nachdem von der Wiener Tramway-Gesellschaft unterm 31. August d. J. die Ausführungsprojekte vorgelegt worden sind, wurde von der k. k. Statthalterei unterm 4. September d. J., Z. 39072, die politische Begehung auf heute angeordnet und wurden hiezu Vertreter der genannten Gesellschaft, der Stadtgemeinde Wien, der k. k. Wiener Polizei-Direktion und der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen eingeladen.

Die Kommission hat zunächst in die vorliegenden Projektspläne Einsicht genommen und auf Grund derselben die projektirte Tramwaylinie in ihrer ganzen Ausdehnung begangen. Zunächst einigte sich die Kommission dahin, daß mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse die Abzweigung der neuen Linie von den bestehenden Geleisen der Tramway-Gesellschaft in der Bellariastraße in die Amalienstraße stattzufinden habe. Die Trace der neuen Linie wird sohin geführt wie folgt:

Abzweigend aus der Bellariastraße durch die Amalienstraße beim Justizpalaste vorüber, über den Reichsrathsplatz mit Uebersetzung der Lastenstraße in die Lerchenfelderstraße und durch letztere in ihrer ganzen Ausdehnung mit dem Abschlusse senkrecht auf die Blindengasse. Von der Abzweigung aus der Bellariastraße wird die Linie doppelgeleisig geführt.

In der Lerchenfelderstraße liegt das Doppelgeleise am Beginne derselben in der Mitte der Fahrbahn, während an der Ecke des Hauses Nr. 5 einerseits zwischen der Schiene und der Trottoirkante dieses Hauses ein Zwischenraum von 1·92 Meter Breite verbleibt. Längs des Trottoirs der Häuser 7, 9, 11, 13 und 15 erscheint das Doppelgeleise bis auf 0·63 Meter Zwischenraum zwischen Schiene und Trottoirkante nahe gerückt, wornach an der Seite der Häuser 6, 8 und 10 eine freie Fahrbahn mit 12·87 Meter Breite verbleibt. Vom Hause Nr. 17 an (zwischen 12 und 14) beginnt ein einfaches Geleise, welches bis zum Hause Nr. 41 (zwischen 38 und 40) reicht, bei seinem Beginne längs der Häuser 17 und 19 in einer Entfernung von 0·63 Meter von der Trottoirkante, in der Fortsetzung aber in der Mitte der Fahrbahn liegt.

Vom Hause Nr. 41 bis zum Hause Nr. 79 (zwischen 88 und 90) wird die Bahnanlage doppelgeleisig angelegt und liegt dieses Doppelgeleise vom Hause Nr. 59 bis zum Hause Nr. 63 in der Mitte der Fahrbahn und vom Hause Nr. 63 bis 73 in einer Entfernung von 0·63 Meter von der Kante des Trottoirs.

Auch das nun folgende zwischen den Häusern Nr. 79 und 137 (zwischen 90 bis 154) projektirte einfache Geleise, welches am Kirchenplatze durch eine Ausweiche unterbrochen erscheint, wird in einer Entfernung von 0·63 Meter von der Kante des Trottoirs auf der Seite des Bezirkes Neubau angelegt. An dieses einfache Geleise schließt sich ein in der Mitte der Straße liegendes Doppelgeleise, welches als Kopfstation dient. Der Endpunkt der Linie befindet sich an der Grenze der Häuser Nr. 145 und 147 (beim Hause Nr. 162). Die Maximalsteigung resp. Gefälle liegt zwischen dem Beginne der Lerchenfelderstraße und Haus Nr. 13, dieselbe beträgt 1 : 33·4. Die Gesammtlänge der Linie beträgt 1600·8 Meter, wovon 1052·8 Meter als Doppelgeleise und 548 Meter als eingeleisige Strecke projektirt sind.

Die Vertreter der Stadtgemeinde Wien bemerken Folgendes:

Wir berufen uns auf den Bericht des Wr. Magistrates vom 15. Juni 1883, Z. 150602, und erheben demnach gegen die Herstellung der in Rede stehenden Tramwaylinie nach dem vorgelegten Projekte keine Einwendung. Aus Verkehrsrücksichten wären die Auslaufbrunnen bei den Häusern Nr. 59, 81 und 121 aus der Lerchen-

felderstraße auf Kosten der Wiener Tramway-Gesellschaft zu verlegen. Bezüglich der Pflasterung und Reinigung der Straße (und Schneesäuberung) hat die Wiener Tramway-Gesellschaft die gleichen Verpflichtungen, wie auf den bereits bestehenden Strecken zu übernehmen. Uebrigens wird noch bemerkt, daß außer dem 3zölligen (80 Millimeter,) Rohre der Hochquellenwasserleitung sich auch das Rohr der sogenannten Schottenfelder Hof-Wasserleitung unter der Lerchenfelderstraße befindet, und daß, soweit es das Rohr der Hochquellenwasserleitung betrifft, gegen die projektirte Anlage des Tramwaygeleises kein Anstand obwaltet.

Von Seite der Vertreter der Bezirksausschüsse des VII. und VIII. Wiener Gemeindebezirkes wird gegen die Ausführung der projektirten Tramwaylinie keine Einwendung erhoben und der Wunsch ausgesprochen, daß die Herstellung thunlichst beschleunigt werde.

Ebensowenig wird ein Anstand gegen diese Herstellung von Seite des Vertreters der k. k. Polizeibehörde erhoben.

Die Vertreter der Wiener Tramway-Gesellschaft erklären hierauf, daß sie die vorstehende Erklärung der Vertreter der Stadtgemeinde Wien zur Kenntniß nehmen, und daß, sobald die Baubewilligung auf Grund der Konzession ertheilt sein wird, mit dem Baue begonnen werden wird.

Franz Huber m. p., Gemeinderath.	**Jahn** m. p., Ingenieur.
Gottfried Köckeis m. p., Gemeinderath.	**Dr. Gebhard** m. p., Bezirksleiter.
Ludwig Trubel m. p., Gemeinderath.	**Dr. M. Perl** m. p., int. Bezirksleiter.
Adolf Swetz m. p., Baurath der Stadt Wien.	**Dr. Grünbaum** m. p., für die Wiener Tramway-Gesellschaft.
R. Funke m. p., k. k. Baurath.	**Josef Fanta** m. p., Direktor der Wiener Tramway-Gesellschaft.
Loidold m. p., Bezirksvorsteher.	
Riß m. p., Bezirksvorsteher.	**Schmid** m. p., Ober-Ingenieur.

Kommissions-Gutachten.

Mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniß der politischen Begehung unterliegt die Ertheilung der angesuchten Baubewilligung auf Grund der ertheilten Konzession und unter den in diesem Protokolle angegebenen Bedingungen keinem Anstande.

C. Werner m. p., k. k. G. J.-Kommissär.	**Kronenfels** m. p., k. k. Statthaltereirath, Kommissionsleiter.
Hillepraudt m. p., k. k. Statth. Conc. Pract., Schriftführer.	**Tachau** m. p., Magistrats-Sekretär.

100.

Erlaß

der k. k. n. ö. Statthalterei vom 9. Oktober 1883, Z. 45015, an den Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft*).

Die k. k. Statthalterei findet mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniß der am 15. September d. J. vorgenommenen politischen Begehung der Wiener Tramway-Gesellschaft die Bewilligung zum Baue der Tramwaylinie, abzweigend von der Bellariastraße, durch die Amalienstraße und durch die Lerchenfelderstraße auf Grund der, der genannten Gesellschaft vom hohen k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 4. Juli d. J., Z. 34622, bis zum Jahre 1925 ertheilten Konzession nach den im Anschlusse zurückfolgenden genehmigten Plänen gegen dem zu ertheilen, daß hiebei die in dem in Abschrift mitfolgenden Kommissionsprotokolle vom 15. September 1883 angegebenen und die laut des hierämtlichen Erlasses vom 28. September d. J., Z. 43498, vom k. k. Obersthofmeisteramte gestellten Bedingungen genau erfüllt werden.

Bei der großen Wichtigkeit und Dringlichkeit der erwähnten Tramwaylinie ist mit dem Baue derselben ohne Verzug zu beginnen und sogleich nach erfolgter Herstellung um die Betriebsbewilligung hieramts einzuschreiten.

---

*) Infolge Erlasses der k. k. n. ö. Statthalterei vom 9. Oktober 1883, Z. 45015, dem Wiener Magistrate mit Beziehung auf den Bericht vom 6. Oktober 1883, Z. 284023, zur Kenntnißnahme zugemittelt. (M. Z. 297836.)

101.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 20. Oktober 1883, Z. 46945, M. Z. 305588,
wornach zur Inbetriebsetzung einer Tramwaylinie außer der behördlichen Konzession noch die Zustimmung der Gemeinde als Eigenthümerin des zu benützenden Grundes erfordert wird.

Ueber die Anzeige vom 18. Oktober 1883, ad Nr. 170, daß der Bau der Tramwaylinie durch die Lerchenfelderstraße von Seite des Magistrates Wien sistirt wurde, weil von Seite der Gesellschaft die wegen Benützung des Straßenkörpers für die Ausführung dieser Tramwaylinie nöthigen Vereinbarungen mit der Gemeinde bisher nicht getroffen worden sind, wird dem Verwaltungsrathe Nachstehendes eröffnet:

Die k. k. n. ö. Statthalterei hat die Baubewilligung für die gedachte Tramwaylinie mit Rücksicht auf die bei der politischen Begehung am 15. September d. J. abgegebenen Aeußerungen der Vertreter der Stadtgemeinde Wien und der Wiener Tramwaygesellschaft am 9. Oktober d. J., Z. 45015, selbstverständlich nur in der Voraussetzung ertheilt, daß die genannte Gesellschaft die laut des in Abschrift beiliegenden, in näherer Ausführung der bezüglichen kommissionellen Erklärungen der Stadtgemeinde-Vertreter erstatteten Berichtes des Wiener Magistrates vom 24. September d. J., Z. 274760, wegen Ueberlassung des städtischen Straßengrundes von der Gemeinde Wien gestellten Bedingungen angenommen hat.

Von Seite der Gesellschaft konnte auch nach dem Ergebnisse der diesfälligen Verhandlung mit der Inangriffnahme des Baues nicht eher begonnen werden, als bis ein bezügliches Uebereinkommen mit der Stadtgemeinde Wien zu Stande gekommen war.

Wenn nun von Seite der Gesellschaft die zustimmende Erklärung zu den gedachten Propositionen der Stadtgemeinde Wien bisher nicht abgegeben worden sein sollte, so ist diese Erklärung ohne Verzug nachzutragen, damit bei der vorgeschrittenen Jahreszeit der vom Standpunkte der öffentlichen Verkehrsinteressen dringende Bau der Tramwaylinie durch die Lerchenfelderstraße nicht ungehörig verzögert werde.

Ueber den Vollzug ist zu berichten.

102.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 28. Oktober 1883, Z. 47386, an den Wiener Magistrat
in Betreff des künftigen Vorganges bei der Ertheilung von Baukonsensen für Tramwaylinien.*)

„Ueber die unterm 22. Oktober l. J. erstattete Anzeige von der Aufhebung der verfügten Sistirung des Baues der Tramwaylinie durch die Lerchenfelderstraße wird dem Wiener Magistrate Nachstehendes eröffnet:

Um für die Zukunft ähnlichen Unzukömmlichkeiten zu begegnen, wie sich solche bezüglich der Lerchenfelder Tramwaylinie ergeben haben, daß nämlich die Tramway-Gesellschaft auf Grund der von der k. k. n. ö. Statthalterei erhaltenen Baubewilligung mit dem Baue der Tramwaylinie begonnen hat, ohne vorher die Angelegenheit betreffs der Benützung des städt. Straßengrundes mit dem Wiener Magistrate in der bei der bezüglichen Statthalterei-Kommission erörterten Weise ausgetragen zu haben, wird die k. k. Statthalterei in Hinkunft bei der kommissionellen Verhandlung anläßlich der politischen Begehung einer Tramwaylinie stets alle Bedingungen, von welchen der Wiener Magistrat die Benützung des städtischen Straßengrundes zur Anlage einer Tramwaylinie abhängig machen sollte, sowie die hierüber von den Vertretern der Tramway-Gesellschaft abzugebende Erklärung ausführlich in das bezügliche Kommissions-Protokoll aufnehmen.

Zu diesem Ende wird die Ausschreibung der bezüglichen kommissionellen Verhandlung (politische Begehung) in Hinkunft stets derart erfolgen, daß bis zur Vornahme dieser Verhandlung ein genügender Zeitraum vorhanden sein wird, damit sich die bei der Verhandlung intervenirenden Vertreter drr Stadtgemeinde Wien mit den erforderlichen Instruktionen, wenn nöthig auch von Seite des Gemeinderathes versehen können, um bei der kommissionellen Verhandlung namens der Gemeinde bindende, vorbehaltlose Erklärungen abzugeben und es zu ermöglichen, daß die Kommissions-Protokolle über die politische Begehung behufs

*) Dieser Erlaß wurde in der Gemeinderaths-Sitzung vom 6. November 1883 zur Kenntniß genommen. (G. R. Z. 7840.)

der Anlage von Tramwaylinien eine erschöpfende und vollkommen geeignete Grundlage für die als eine instanzmäßige Entscheidung anzusehende Bewilligung des Baues einer Tramwaylinie bilden."

103.

Gemeinderathsbeschluß vom 6. November 1883, Z. 6202.

Ueber eine Eingabe der Wiener Tramway-Gesellschaft um eine Abänderung der §§. 7 und 15 des zwischen ihr und der Gemeinde bestehenden Vertrages wird nach dem Kommissionsantrage beschlossen:

Der Gemeinderath lehnt das Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft um Abänderung der §§. 7 und 15 des Vertrages vom 7. März 1868 ab und behält sich vor, von Fall zu Fall zu prüfen, ob nach Maßgabe bestehender Verhältnisse auf der strikten Durchführung der in den obigen Paragraphen enthaltenen Bestimmungen bestanden werden soll oder nicht.

Von diesem Beschlusse ist die Wiener Tramway-Gesellschaft und das Stadtbauamt zu verständigen.

104.

Gemeinderathsbeschluß vom 13. November 1883, Z. 4236.

Die für die Zeit des mit der allg. österr. Transport-Gesellschaft neu abgeschlossenen Stadtsäuberungsvertrages vom 1. Juli 1883 bis Ende Juni 1888 von der Wiener Tramway-Gesellschaft an die Gemeinde Wien zu leistende Vergütung für die Straßenreinigung, Schneesäuberung und Straßenbespritzung im I. Bezirke wird nach dem Kommissionsantrage mit jährlich 12.000 fl. festgesetzt.

Diese Pauschalvergütung ist in vierteljährigen verfallenen Raten an die städtische Kassa zu entrichten, und hat für die Zeit des mit der allgemeinen österreichischen Transport-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages insoferne zu gelten, als der Vertrag mit der eben genannten Gesellschaft innerhalb der fünfjährigen Dauer nicht etwa aufgelöst oder wesentlich modifizirt wird, auch haben allfällige Zuwächse oder Abfälle im Flächenausmaße der Tramwaystrecken während der Vertragsdauer auf die Höhe der zu entrichtenden Pauschalabgabe keinen Einfluß zu üben.

105.

Gemeinderaths-Beschluß vom 13. November 1883, Z. 6827.

Der Statthalterei-Erlaß vom 6. Oktober l. J., Z. 44422, womit der Wiener Tramwaygesellschaft die Bewilligung zum Fahren mit einspännigen Waggons auf der Strecke Hernalser-Remisen — Franz Josefs-Quai — Praterstern ertheilt wurde, wird zur Kenntniß genommen.

106.

Gemeinderaths-Beschluß vom 13. November 1883, Z. 6893.

1. Der Gemeinderaths-Beschluß vom 22. Juni 1875, Z. 2224, womit der Gemeinderath einer provisorischen und widerruflichen Erhöhung des bestandenen für das ganze Gemeindegebiet von Wien giltigen Fahrpreises von 10 kr., resp. 5 kr. auf den einheitlichen Fahrpreis von 12 kr. für Erwachsene und resp. 6 kr. für Kinder, jedoch mit Beibehaltung der um 10% ermäßigten Abonnementskarten, sowie des besonderen Tarifes für die Linie zum Centralfriedhofe und unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Vertrages zugestimmt hat, wird widerrufen und hat im Sinne des §. 27 des Vertrages vom 7. März 1868 vom 1. Jänner 1884 ab für das gesammte Gemeindegebiet wieder der einheitliche Fahrpreis von 10 kr. für Erwachsene und 5 kr. für Kinder, gleichfalls mit Beibehaltung der um 10% ermäßigten Abonnementskarten, sowie des besonderen Tarifes für die Linie zum Centralfriedhofe und unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Vertrages in Wirksamkeit zu treten.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft ist aufzufordern, sofort die geeigneten Maßregeln zu treffen, damit der ermäßigte Fahrpreis mit 1. Jänner 1884 in's Leben treten kann.

2. An die k. k. n. ö. Statthalterei ist ein Bericht zu erstatten, in welchem an dieselbe unter gleichzeitiger Motivirung der Fahrpreisherabsetzung die Bitte gerichtet wird, der Wiener Tramway-Gesellschaft auch ihrerseits die erwähnte Herabsetzung des Fahrpreises aufzutragen.

107.

Gemeinderathsbeschluß vom 13. November 1883, Z. 7282.

Der Statthalterei-Erlaß vom 7. Oktober l. J., Z. 44574, womit das neuerlich gestellte Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft um Bewilligung zum Fahren ohne Stange (Deichsel) mit zweispännigen Tramwaywaggons abgelehnt wurde, wird zur Kenntniß genommen.

108.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 3. Dezember 1883, Z. 53547, an den Wiener Magistrat

in Angelegenheit der Herabsetzung des Fahrpreistarifes für die Wiener Tramwaylinien.

Die k. k. n. ö. Statthalterei findet über die Vorstellung, beziehungsweise den Rekurs der Wr. Tramway-Gesellschaft gegen die Magistrats-Verfügung vom 19. November d. J., Z. 295607,*) mit welcher in eigenmächtiger Abänderung des von der k. k. Statthalterei mit dem Erlasse vom 29. Juli 1875, Z. 22005, für die Tramwaylinien genehmigten Fahrpreistarifes die gedachte Gesellschaft aufgefordert wird, sofort die geeigneten Maßregeln zu treffen, damit vom 1. Jänner 1884 ab für das gesammte Gemeindegebiet von Wien wieder der frühere Fahrpreis im Sinne des Vertrages vom 7. März 1868 ins Leben treten kann, die rekurrirte Verfügung wegen Inkompetenz zu beheben.

*) Siehe diesfalls Gemeinderaths-Beschluß vom 13. November 1883, Z. 6893.

Begründung.

Gemäß der dem Wiener Magistrate im Grunde der Allerhöchsten Entschließungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867, beziehungsweise der hohen Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 25. Februar 1865, Z. 16814, vom 11. März 1867, Z. 4386, und vom 25. April 1873, Z. 14199, mit den Statthalterei-Erlässen vom 9. März 1865, Z. 9568, vom 15. März 1867, Z. 8828, und vom 25. April 1873, Z. 12709, bezüglich der Anlegung und Einrichtung der Pferdeeisenbahnen bekanntgegebenen normativen Bestimmungen, gehört die Feststellung der Fahrpreise nicht zum Wirkungskreise der Gemeinde, sondern ist dieselbe ausdrücklich dem Wirkungskreise der k. k. Statthalterei vorbehalten.

Demgemäß wurde der dermalen geltende Fahrpreistarif der Wiener Tramway-Gesellschaft von der k. k. Statthalterei zuletzt mit dem Erlasse vom 29. Juli 1875, Z. 22005, genehmigt und könnte dieser Tarif demnach auch wieder nur von Seite der k. k. Statthalterei abgeändert werden. — Was aber die in der angefochtenen Verfügung enthaltene Berufung auf den zwischen der Kommune Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehenden Vertrag vom 7. März 1868 anbelangt, so wurde dem Wiener Magistrate auf Grund des hohen Handelsministerialerlasses vom 25. April 1873, Z. 14199, mit dem längst rechtskräftig gewordenen Statthalterei-Erlasse vom 25. April 1873, Z. 12709, bedeutet, daß dieser Vertrag nach dem Stande der bei Behandlung der Tramway-Angelegenheiten maßgebenden normativen Bestimmungen der Staatsverwaltung gegenüber nur insoferne als rechtswirksam anerkannt werden kann, als derselbe mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und mit jenen Anordnungen und Verfügungen im Einklange steht, welche von den zur Handhabung der bezüglichen Vorschriften berufenen Behörden getroffen werden.

Es muß sonach die im bezogenen §. 27 des Vertrages enthaltene Bestimmung, als ob die Gemeinde zur Genehmigung des Fahrtarifes befugt wäre, gegenüber der gesetzlichen Kompetenz der k. k. Statthalterei als rechtsunwirksam und als nicht bestehend behandelt werden, weil dieselbe mit den obbezogenen Normen im Widerspruche steht (§. 878 des allg. bürgl. Gesetzbuches).

Hievon wird der Wiener Magistrat mit Beziehung auf den Bericht vom 19. November d. J.,

Z. 295607, mit dem Auftrage in die Kenntniß gesetzt, von dem vollen Inhalte dieses Erlasses die Wiener Tramway-Gesellschaft ohne Verzug zu verständigen und den Vollzug binnen 3 Tagen anher anzuzeigen.

Die weiteren Weisungen über den Bericht vom 19. November d. J., Z. 295607, werden nachfolgen.*)

109.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 13. Dezember 1883, ad Z. 53547,

betreffend die Kompetenz des Wiener Magistrates in Pferdeeisenbahn-Angelegenheiten, M. Z. 359401.**)

Sowohl anläßlich des Berichtes vom 19. November d. J., Z. 295607, wonach der Magistrat keinen Anstand genommen hat, durch eine an die Wiener Tramway-Gesellschaft gerichtete Verfügung den von der k. k. Statthalterei mit dem Erlasse vom 29. Juli 1875, Z. 22005, für die Tramwaylinien genehmigten Fahrpreistarif ohne vorher erwirkte Genehmigung der k. k. Statthalterei, daher inkompetent abzuändern, welche Verfügung über die gegen dieselbe von der Wiener Tramway-Gesellschaft eingebrachte Vorstellung mit dem Statthalterei-Erlasse vom 3. Dezember d. J., Z. 53547, wegen Inkompetenz behoben werden mußte, als auch bei anderen Anlässen hat die k. k. Statthalterei die Wahrnehmung gemacht, daß der Magistrat die bezüglich der Anlegung und Einrichtung der Pferdeeisenbahnen bestehenden normativen Bestimmungen sich nicht gegenwärtig hält.

Die k. k. Statthalterei findet sich daher bestimmt, auf die gedachten Normen hier des Näheren zurückzukommen und zugleich den Magistrat zur genauesten Beachtung derselben aufzufordern.

Laut des Statthalterei-Erlasses vom 9. März 1865, Z. 9568, hat das h. k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 25. Februar 1865, Z. 16814, auf Grund der A. h. Entschließung vom 25. Februar 1859 aus Rücksichten des öffentlichen Verkehres der Firma C. Schaeck-Jaquet & Comp. in Genf die Anlage von Pferdeeisenbahnlinien unter nachstehenden Bedingungen bewilligt:

1. Die definitive Genehmigung der Detailpläne, sowie etwaiger nachträglicher wesentlicher Abänderungen bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten.

2. Die Geleise der Pferdeeisenbahn sind in der Mitte der Fahrbahn der Straße zu legen.

3. In welchen Straßen Pferdeeisenbahnen überhaupt und wann mit einem, wann mit zwei Geleisen gelegt werden sollen, wird bei Genehmigung der Detailpläne für die einzelnen Linien bestimmt werden.

4. Die Pferdeeisenbahnen haben genau dieselbe Spurweite bezüglich der Geleise, wie die Lokomotiveisenbahnen zu erhalten.

5. Die Fahrpreise sind der Genehmigung der Staatsverwaltung zu unterziehen und wird im Allgemeinen als Grundsatz festgestellt, daß der Betrieb der Pferdeeisenbahn im Sommer wenigstens von 6 Uhr Morgens bis 12 Uhr Nachts, und im Winter von wenigstens 7 Uhr Morgens bis 11 Uhr Nachts fortzusetzen ist.

6. Die Konzessionäre haben für die Beistellung ordentlicher, den Anforderungen einer Großstadt entsprechender Betriebsmittel, Wägen und Pferde ꝛc., sowie für Anstellung eines ausreichenden und verläßlichen Dienstpersonales

---

*) Siehe weiters den Gemeinderaths-Beschluß vom 28. Dezember 1883, Z. 8136.

**) Der vorstehende Statthalterei-Erlaß ist dem Gemeinderathe zur Kenntniß gebracht worden und hat derselbe in seiner Plenarversammlung vom 15. Jänner 1884, Z. 8257, beschlossen, gegen diesen Erlaß kein Rechtsmittel zu ergreifen, und dies zwar aus dem Grunde, weil im Sinne des §. 2 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, betreffend die Errichtung eines Verwaltungs-Gerichtshofes, dieser nur in jenen Fällen zu erkennen hat, in denen Jemand durch eine gesetzwidrige Entscheidung oder Verfügung einer Verwaltungsbehörde in seinen Rechten verletzt zu sein behauptet. Es muß sich also darum handeln, daß in einem einzelnen bestimmten und konkreten Falle ein in den Gesetzen begründeter (öffentlich rechtlicher) Anspruch nicht beachtet, oder eine in demselben nicht begründete solche Verbindlichkeit auferlegt, also auf diese Art die Rechte Jemandes insbesondere verletzt wurden.

Dieses konnte nun durch die an den Magistrat als politische Behörde ergangenen allgemeinen Weisungen der k. k. Statthalterei nicht geschehen, und muß sich der Gemeinderath demnach vorbehalten, falls die in diesem Erlasse vorgeschriebenen Grundsätze in einem speziellen praktischen Falle zur Anwendung gebracht und dadurch die bestehenden Rechte der Gemeinde Wien verletzt werden, alsdann den Weg des politischen Instanzenzuges und resp. der Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof zu ergreifen.

Sorge zu tragen und sich in dieser Beziehung unbedingt den Weisungen der Behörden zu fügen.

7. Alle Veränderungen, die in Folge der Anlage der Straßeneisenbahnen an Kanälen, Röhrenleitungen oder am Niveau des Pflasters nothwendig werden, sind von den Konzessionären auf eigene Kosten in der ihnen von den kompetenten Behörden vorgeschriebenen Weise herzustellen und sind dieselben auch für jeden Schaden, der durch die Eisenbahn an den gedachten Objekten oder sonst an Privat- oder öffentlichem Gute verursacht wird, verantwortlich und ersatzpflichtig.

8. Die Unternehmer haben in jenen Straßen, in welchen die Pferdeeisenbahn läuft, die Fahrbahn in einer Breite von 8 Schuh herzustellen, zu erhalten und zu reinigen, und sich hierbei genau nach den Anordnungen der betreffenden Behörden zu halten, welche letztere jedoch nicht verlangen können, daß der erwähnte Streifen von 8 Schuh Breite in einen anderen oder besseren Stand, als die übrige Straßenbahn versetzt werde.

In jenen Straßen, wo zwei Geleise gelegt werden und an den Ausweichestellen haben die Unternehmer auch noch die ganze zwischen den Geleisen liegende Straße in gleicher Weise herzustellen, zu erhalten und zu reinigen.

9. In jenen Fällen, wo bei Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, Vornahme von Herstellungen von Kanälen, Röhrenleitungen 2c. von Seite der Behörden die zeitweilige Einstellung des Wagenverkehres auf einer Strecke der Eisenbahn für nothwendig erachtet würde, haben sich die Unternehmer den bezüglichen Anordnungen der Behörden ohne Anspruch auf Entschädigung für den ihnen aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenen Verlust unweigerlich zu fügen.

10. Der Kommune Wien oder wem immer die Erhaltung einer Straße, welche zur Pferdeeisenbahnanlage benützt wird, obliegt, steht es frei, nach Ablauf der Konzessionsdauer entweder die Entfernung der sämmtlichen Geleise und die Versetzung der Straße in den früheren Stand oder aber die unentgeltliche Ueberlassung der Geleise zu fordern.

11. Die Konzessionäre haben eine nach der Ausdehnung der Trace zu bemessende Kaution zu legen, deren Bestimmung ist, im Falle die Unternehmer eine der ihnen obliegenden Leistungen nicht erfüllen würden, dieselbe auf ihre Kosten aus der Kaution zu bestreiten, wobei es sich von selbst versteht, daß diese Kaution sodann von den Konzessionären sogleich wieder auf ihre ursprüngliche Höhe ergänzt werden müßte.

Der Betrag der zu leistenden Kaution wird von der Statthalterei bestimmt.

12. Bezüglich des von der Kommune Wien oder von demjenigen, welchem die zur Pferdeeisenbahnanlage benützte Straße gehört, für die Benützung der Aufstellungsplätze für Wägen und die Wartsalons in Anspruch genommenen Platzzinses haben sich die Konzessionäre mit der Kommune Wien oder mit den sonstigen Eigenthümern der Straße zu verständigen.

Zugleich wurde die k. k. Statthalterei mit den weiteren Verhandlungen für die Baulicenzen und für die eventuelle Fortsetzung der Probebahnen außerhalb der Linien Wiens, sowie mit der Ueberwachung des Betriebes auf den Bahnlinien betraut.

Im Sinne dieser Bestimmungen hat die Unternehmung das Einschreiten um die Konzessionirung der als zulässig erkannten Linien unter Vorlage instruirter Projekte bei der Statthalterei überreicht, worüber auf Grund der im kommissionellen Wege gepflogenen Verhandlungen die Betriebsbewilligung ertheilt wurde.

Laut des weiteren Statthalterei-Erlasses vom 15. März 1867, Z. 8828, hat das hohe k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 11. März 1867, Z. 4386, im Grunde der A. h. Entschließung vom 8. März 1867, der Wiener Tramway-Gesellschaft die angesuchte definitive Konzession für mehrere Tracen auf die Dauer von 30 Jahren unter den oberwähnten rücksichtlich der Anlage von Probelinien vorgeschriebenen Bedingungen, sowie unter Festhaltung der von den Konzessionären in der Eingabe vom 1. Mai 1865 erklärklärten Zugeständnisse rücksichtlich der Bespritzung, Reinigung und Schneeentfernung der betreffenden Straßen, unentgeltliche Beförderung der im Dienste befindlichen Gemeindediener, Löschmannschaft und der Militär-Transporte, der Berichtigung des Platzzinses an die Gemeinde und Verzichtleistung auf Entschädigungsansprüche gegenüber der Gemeinde aus dem Anlasse von Straßen- oder sonstigen Gemeindebauten ertheilt.

Laut Statthalterei-Erlasses vom 25. April 1873, Z. 12709, hat weiters das hohe k. k. Handelsministerium mit dem hohen Erlasse vom

25. April 1873, Z. 14199, den von der Gemeinde Wien gegen die aus öffentlichen Rücksichten anläßlich der Weltausstellung von der Statthalterei ohne vorausgegangene Einvernehmung der Gemeinde Wien unterm 1. April 1873, Z. 9819, getroffenen umfassenden Verfügungen betreffs des Verkehres auf den Pferdeeisenbahnen in Wien ergriffenen Rekurs aus folgenden Motiven zurückgewiesen:

1. Nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung und der für Transport-Unternehmungen bestehenden Vorschriften, sowie nach den Bestimmungen der, der Wiener Tramway-Gesellschaft ertheilten Konzession, sind die Feststellung der Pferdebahntracen, sowie die Fahrordnung und die Fahrpreise der Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehalten, und ist die Ueberwachung des Betriebes ausdrücklich der Statthalterei übertragen.

2. Der zwischen der Kommune Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehende Vertrag vom 7. März 1868 kann nach dem Stande der Gewerbs- und Konzessions-Gesetzgebung der Staatsverwaltung gegenüber nur insoferne als rechtswirksam anerkannt werden, als derselbe mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und mit jenen Anordnungen und Verfügungen im Einklange steht, welche von den zur Handhabung der bezüglichen Vorschriften berufenen Behörden getroffen werden.

3. Die Verfügung der Statthalterei vom 1. April 1873, Z. 9819, wurde aus öffentlichen Verkehrsrücksichten getroffen, es können aber behördliche, durch öffentliche Rücksichten bedingte Anordnungen und Verfügungen durch Privat-Rechtsverhältnisse in keiner Weise beirrt oder hintangehalten werden.

4. Der Verkehr auf den Tramwaylinien im Stadtgebiete von Wien kann nicht einseitig, sondern nur im Zusammenhange mit den in die Vororte führenden Pferdeeisenbahnlinien geregelt werden.

Die seither für einzelne weitere Pferdeeisenbahnlinien angesuchten Konzessionen wurden vom hohen Handelsministerium auf Grund der allerhöchsten Entschließungen vom 25. Februar 1859 und 8. März 1867 ertheilt und lauten ausdrücklich dahin, daß beim Baue und Betriebe dieser Linien die oberwähnten allgemeinen und die auf Grund der politischen Begehung und der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahnanlage von der k. k. Statthalterei aufzustellenden besonderen Bedingungen einzuhalten sind.

Aus diesen normativen Bestimmungen ergibt sich nun:

1. Daß, insoferne der zwischen der Kommune Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft abgeschlossene Vertrag vom 7. März 1868 Bestimmungen enthält, daß die Gemeinde die Bewilligung zur Errichtung und zum Betriebe der Pferdeeisenbahnen, dann die Genehmigung der bezüglichen Baupläne, der Fahrpreise und der Fahrordnung ertheilt, diese Bestimmungen gegenüber der gesetzlichen Kompetenz der Staatsverwaltung und namentlich gegenüber dem gesetzlichen Wirkungskreise des h. k. k. Handelsministeriums, sowie der k. k. Statthalterei als rechtsunwirksam und als nichtbestehend zu behandeln sind, weil dieselben den bezogenen Normen widersprechen. (§. 878 des a. b. G. B.)

2. Daß die rechtliche Grundlage des Bestandes und Betriebes der Pferdeeisenbahn in der vom h. k. k. Handelsministerium auf Grund der allerhöchsten Entschließungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 den betreffenden Unternehmern ertheilten Konzession und in jenen besonderen Bestimmungen, welche bei den kommissionellen Verhandlungen bezüglich des Baues und Betriebes einer Pferdeeisenbahnlinie (auf Grund der politischen Begehung und der technisch-polizeilichen Prüfung) festgesetzt werden, zu finden ist.

3. Daß die Angelegenheiten, welche sich auf die Konzessionirung, Anlage und Errichtung der Pferdeeisenbahnen, deren Fahrordnung und Fahrpreise, überhaupt auf deren Betrieb und auf sonstige der Schlußfassung der Staatsverwaltung vorbehaltene Fragen beziehen, — gleich den Angelegenheiten betreffend die gewerblichen Personentransports-Unternehmungen und die Eisenbahnsachen überhaupt — nur im übertragenen Wirkungskreise der Gemeinde behandelt werden können; daß sonach für den Magistrat als politischer Bezirksbehörde bei Behandlung solcher Angelegenheiten gemäß §. 76 des Gemeindestatutes nur die bezogenen normativen Bestimmungen, beziehungsweise die Weisungen der vorgesetzten Behörden, nämlich des h. k. k. Handelsministeriums und der k. k. Statthalterei maßgebend sein können.

4. Daß, insoferne sich in der Verfügung des Magistrates vom 19. November d. J., Z. 295607, auf die Ausführung eines Beschlusses des Gemeinderathes bezogen wird, dies mit der

25. April 1873, Z. 14199, den von der Gemeinde Wien gegen die aus öffentlichen Rücksichten anläßlich der Weltausstellung von der Statthalterei ohne vorausgegangene Einvernehmung der Gemeinde Wien unterm 1. April 1873, Z. 9819, getroffenen umfassenden Verfügungen betreffs des Verkehres auf den Pferdeeisenbahnen in Wien ergriffenen Rekurs aus folgenden Motiven zurückgewiesen:

1. Nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung und der für Transport-Unternehmungen bestehenden Vorschriften, sowie nach den Bestimmungen der, der Wiener Tramway-Gesellschaft ertheilten Konzession, sind die Feststellung der Pferdebahntracen, sowie die Fahrordnung und die Fahrpreise der Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehalten, und ist die Ueberwachung des Betriebes ausdrücklich der Statthalterei übertragen.

2. Der zwischen der Kommune Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehende Vertrag vom 7. März 1868 kann nach dem Stande der Gewerbs- und Konzessions-Gesetzgebung der Staatsverwaltung gegenüber nur insoferne als rechtswirksam anerkannt werden, als derselbe mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und mit jenen Anordnungen und Verfügungen im Einklange steht, welche von den zur Handhabung der bezüglichen Vorschriften berufenen Behörden getroffen werden.

3. Die Verfügung der Statthalterei vom 1. April 1873, Z. 9819, wurde aus öffentlichen Verkehrsrücksichten getroffen, es können aber behördliche, durch öffentliche Rücksichten bedingte Anordnungen und Verfügungen durch Privat-Rechtsverhältnisse in keiner Weise beirrt oder hintangehalten werden.

4. Der Verkehr auf den Tramwaylinien im Stadtgebiete von Wien kann nicht einseitig, sondern nur im Zusammenhange mit den in die Vororte führenden Pferdeeisenbahnlinien geregelt werden.

Die seither für einzelne weitere Pferdeeisenbahnlinien angesuchten Konzessionen wurden vom hohen Handelsministerium auf Grund der allerhöchsten Entschließungen vom 25. Februar 1859 und 8. März 1867 ertheilt und lauten ausdrücklich dahin, daß beim Baue und Betriebe dieser Linien die oberwähnten allgemeinen und die auf Grund der politischen Begehung und der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahnanlage von der k. k. Statthalterei aufzustellenden besonderen Bedingungen einzuhalten sind.

Aus diesen normativen Bestimmungen ergibt sich nun:

1. Daß, insoferne der zwischen der Kommune Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft abgeschlossene Vertrag vom 7. März 1868 Bestimmungen enthält, daß die Gemeinde die Bewilligung zur Errichtung und zum Betriebe der Pferdeeisenbahnen, dann die Genehmigung der bezüglichen Baupläne, der Fahrpreise und der Fahrordnung ertheilt, diese Bestimmungen gegenüber der gesetzlichen Kompetenz der Staatsverwaltung und namentlich gegenüber dem gesetzlichen Wirkungskreise des h. k. k. Handelsministeriums, sowie der k. k. Statthalterei als rechtsunwirksam und als nichtbestehend zu behandeln sind, weil dieselben den bezogenen Normen widersprechen. (§. 878 des a. b. G. B.)

2. Daß die rechtliche Grundlage des Bestandes und Betriebes der Pferdeeisenbahn in der vom h. k. k. Handelsministerium auf Grund der allerhöchsten Entschließungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 den betreffenden Unternehmern ertheilten Konzession und in jenen besonderen Bestimmungen, welche bei den kommissionellen Verhandlungen bezüglich des Baues und Betriebes einer Pferdeeisenbahnlinie (auf Grund der politischen Begehung und der technisch-polizeilichen Prüfung) festgesetzt werden, zu finden ist.

3. Daß die Angelegenheiten, welche sich auf die Konzessionirung, Anlage und Errichtung der Pferdeeisenbahnen, deren Fahrordnung und Fahrpreise, überhaupt auf deren Betrieb und auf sonstige der Schlußfassung der Staatsverwaltung vorbehaltene Fragen beziehen, — gleich den Angelegenheiten betreffend die gewerblichen Personentransports - Unternehmungen und die Eisenbahnsachen überhaupt — nur im übertragenen Wirkungskreise der Gemeinde behandelt werden können; daß sonach für den Magistrat als politischer Bezirksbehörde bei Behandlung solcher Angelegenheiten gemäß §. 76 des Gemeindestatutes nur die bezogenen normativen Bestimmungen, beziehungsweise die Weisungen der vorgesetzten Behörden, nämlich des h. k. k. Handelsministeriums und der k. k. Statthalterei maßgebend sein können.

4. Daß, insoferne sich in der Verfügung des Magistrates vom 19. November d. J., Z. 295607, auf die Ausführung eines Beschlusses des Gemeinderathes bezogen wird, dies mit der

Bestimmung des §. 117 des Gemeindestatutes nicht im Einklange steht, wonach die Geschäfte des übertragenen Wirkungskreises unter der Leitung und Verantwortlichkeit des Bürgermeisters vom Magistrate zu besorgen sind.

Den Fall einer ähnlichen nicht entsprechenden Behandlung einer zum übertragenen Wirkungskreise der Gemeinde gehörigen Angelegenheit bespricht auch der Statthalterei-Erlaß vom 13. März 1882, Z. 11216.

Im vorliegenden Falle hätte sonach von Seite des Magistrates ohne jede sonstige Verfügung nur ein Antrag an die k. k. Statthalterei wegen der vom Gemeinderathe angeregten Fahrpreisermäßigung gestellt werden sollen.

Insoferne ein solcher Antrag gestellt werden sollte, wäre die k. k. Statthalterei mit Rücksicht auf die in diesem Berichte sonst dargelegten Umstände und im Interesse des allgemeinen Verkehres nicht abgeneigt, eine Abänderung der Fahrpreise der Wiener Pferdeeisenbahnen in reifliche Erwägung zu ziehen.

Hiezu ist jedoch die gegenwärtige Vorlage des Magistrates nicht geeignet, weil vor Allem die im Berichte vom 19. November d. J., Z. 295607, erwähnte, als beigeschlossen bezeichnete übersichtliche Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben der Wiener Tramway-Gesellschaft dem bezogenen Berichte nicht beiliegt, weiters aber die Kenntniß der Gebarungsübersichten dieser Gesellschaft aus den letztabgelaufenen drei Jahren 1880, 1881 und 1882, sowie die diesbezügliche Aeußerung der Wiener Tramway-Gesellschaft nothwendig ist, worauf dann der Magistrat nach gepflogenem Einvernehmen mit der k. k. Wiener Polizei-Direktion mit Rücksicht auf die für die Pferdeeisenbahnstrecken außerhalb des Wiener Gemeindegebietes bestehenden Fahrpreise den geeigneten Antrag vom Standpunkte der politischen Behörde zu erstatten hätte.

Erst ein in dieser Weise ergänzter Antrag könnte eine geeignete Grundlage zur weiteren hierortigen kompetenzmäßigen Behandlung bieten, daher derselbe gewärtiget wird.

110.

Gemeinderaths-Beschluß vom 28. Dezember 1883, Z. 8136.

Der Gemeinderath beschließt, das nachstehende Rechtsgutachten zu genehmigen:

„Die k. k. n. ö. Statthalterei hat über den Rekurs der Wiener Tramway-Gesellschaft gegen die Magistrats-Verfügung vom 19. November d. J., Z. 295607, wonach auf Grund des Gemeinderaths-Beschlusses vom 13. November d. J., Z. 6893, die Wiener Tramway-Gesellschaft aufgefordert wurde, sofort die geeigneten Maßregeln zu treffen, damit im Sinne des §. 27 des Vertrages vom 7. März 1868 vom 1. Jänner 1884 ab für das gesammte Gemeindegebiet wieder der einheitliche Fahrpreis von 10 kr. für Erwachsene und 5 kr. für Kinder mit Beibehaltung der um 10 Perzent ermäßigten Abonnements-Fahrkarten, sowie des besonderen Tarifes für die Linie zum Centralfriedhofe in Wirksamkeit trete, mit dem Erlasse vom 3., int. 6. Dezember 1883, Z. 53457, die vorgedachte rekurrirte Verfügung zu beheben befunden.

Diese Entscheidung wurde damit begründet, daß zufolge der über die Anlegung und Einrichtung der Pferdeeisenbahnen bekannt gegebenen normativen Bestimmungen die Feststellung der Fahrpreise nicht zum Wirkungskreise der Gemeinde gehöre, sondern dieselbe ausdrücklich dem Wirkungskreise der k. k. Statthalterei vorbehalten sei.

Anbelangend die in der angefochtenen Verfügung enthaltene Berufung auf den zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehenden Vertrag vom 7. März 1868 wurde seitens der k. k. n. ö. Statthalterei insbesondere auf den Handelsministerial-Erlaß vom 25. April 1873, Z. 14199, verwiesen, wonach dieser Vertrag nur insoferne als rechtswirksam anerkannt werden könne, als derselbe mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und mit jenen Anordnungen und Verfügungen im Einklange stehe, welche von den zur Handhabung der bezüglichen Vorschriften berufenen Behörden getroffen werden. Es müsse sonach die im bezogenen §. 27 des Vertrages enthaltene Bestimmung als rechtsunwirksam behandelt werden, weil dieselbe mit den obbezogenen Normen im Widerspruche stehe. (§. 878 a. b. G. B.)

Was nun den ersten Punkt betrifft, ob nämlich die Feststellung der Fahrpreise der Pferde-

eisenbahnen in den Wirkungskreis der k. k. Statthalterei falle, so ist die diesfällige Kompetenz der Landesstelle bisher weder vom Gemeinderathe, noch von dem Magistrate der Stadt Wien, welcher in dieser Angelegenheit im natürlichen Wirkungskreise Amt gehandelt hat, bestritten worden. Im Gegentheile wurde in dem Magistrats-Berichte vom 18. Oktober 1883 die ausdrückliche Bemerkung aufgenommen, daß die Bestimmung der Fahrpreistarife nicht der Gemeinde, sondern im Sinne der ursprünglichen Konzessionsertheilung an die Firma E. Schaeck-Jaquet & Comp. und nach dem Handelsministerial-Erlasse vom 25. April 1873, Z. 14199, der Staatsverwaltung zustehe.

Es gründet sich diese Kompetenz auf die A. h. Entschließung vom 25. Februar 1859, H. M. Alt-Z. 598 H. M. und respektive vom 8. März 1867, H. M. E. vom 11. März 1867, Z. 4386—444, womit allgemeine Grundsätze in Betreff der Herstellung von Pferdeeisenbahnen auf gewöhnlichen Straßen festgestellt und der Handelsminister ermächtigt wurde, solche Unternehmungen zu konzessioniren, demnach auch die Bedingungen vorzuschreiben, unter welchen die Konzession ertheilt werde.

Eine andere Frage ist jedoch, wie die wirkliche Ausführung einer Pferdeeisenbahn zu Stande kommen könne, und welches das Einverständniß der Unternehmer mit den Eigenthümern der betreffenden Straßen (Gemeinde) sein müsse. In dieser Hinsicht wurde mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 8. Juli 1868, Z. 8858—1155, zur Orientirung mehreren anfragenden Statthaltereien ausdrücklich bekannt gegeben, daß „die „wirkliche Ausführung einer Pferdeeisenbahn dem „Einverständnisse der Unternehmer mit den Eigen„thümern der betreffenden Straßen anheim gestellt „bleiben müsse, und daß im Wege dieses Ueber„einkommens auch die Feststellung der durch die „besonderen lokalen Rücksichten gebotenen Moda„litäten zu erfolgen habe.“

Ein solches Uebereinkommen ist nun zwischen dem Wiener Gemeinderathe und der vorgedachten protokollirten Gesellschaft zur Erbauung und zum Betriebe von Eisenbahnen (Wiener Tramway-Gesellschaft) mit dem Vertrage vom 7. März 1868 wirklich zu Stande gekommen. In demselben wurden die Bedingungen vereinbart, unter welchen der Wiener Gemeinderath im Namen der Gemeinde Wien sich bereit erklärte, der Wiener Tramway-Gesellschaft die wirkliche Ausführung der von ihr projektirten Pferdeeisenbahn auf den Gemeindestraßen zu gestatten. Der diesfällige §. 27 lautet wörtlich: „Der Fahrpreis darf von „einem Punkte zu jedem anderen innerhalb des „Gemeindegebietes von Wien den Betrag von „10 kr. ö. W. für eine Person und eine ganze „Fahrt nicht übersteigen. Doch ist es der Unter„nehmung gestattet, innerhalb dieses Maximums „nach Verschiedenheit der Plätze und Entfernungen „verhältnißmäßig geringere Fahrsätze einzuführen. „Kinder, die am Schoße gehalten werden, sind „frei, Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte. „Abonnementskarten, welche die Unternehmung „einzuführen hat, gewähren mindestens einen „10perzentigen Nachlaß. Die Verbindungsfahrt „von der Ringstraße in die innere Stadt erfolgt „unentgeltlich. Der Fahrtarif so wie jede Ver„änderung desselben ist dem Gemeinderathe zur „Genehmigung vorzulegen.“ Wenn nun die k. k. Statthalterei vermeint, daß ihrer gesetzlichen Kompetenz gegenüber diese Bestimmung als rechtsunwirksam und als nicht bestehend behandelt werden müsse, und sich diesfalls auf den §. 878 a. b. G. B. bezieht, so erscheint es nothwendig, die Bestimmungen dieses Gesetzesparagraphen einer näheren Prüfung zu unterziehen.

Der §. 878 des XVII. Hauptstückes des allg. bgl. Gesetzbuches behandelt die Möglichkeit der Leistung von Verträgen im Allgemeinen und bestimmt, daß über Alles, was im Verkehre steht, Verträge abgeschlossen werden können. Was nicht geleistet werden kann, heißt es dort weiter, was geradezu unmöglich oder unerlaubt ist, kann kein Gegenstand eines giltigen Vertrages werden. Die Unmöglichkeit der Leistung kann demnach eine natürliche (physische) oder eine juristische, auf Rechtsgründen beruhende sein. Ein rechtliche Unmöglichkeit wäre dann vorhanden, wenn das, was geleistet werden soll, nach dem Rechtsgesetze nicht geleistet werden kann, eben so dann, wenn die vorzunehmende Handlung oder Unterlassung sich als unerlaubt darstellt, weil sie einem Justiz- oder politischen Gebots- oder Verbotsgesetze widerstreitet. In der That hat auch der oberste Gerichtshof zur Auslegung des §. 878 a. b. G. B. in seiner Entscheidung vom 27. Juli 1875, Nr. 5468 (5808 G.-U.) ausgesprochen, daß nur jenes Geschäft als ungiltig angesehen werden kann, welches ein gesetzliches Verbot gegen sich hat.

Welche rechtliche Bedeutung soll nun der §. 27 des Tramway-Vertrages in Absicht auf die

dort normirte Höhe der Fahrpreise haben? Wenn derselbe auch in seiner Diktion sich keiner besonders glücklichen Stylisirung erfreut, doch keine andere, als daß die Tramway-Gesellschaft sich verpflichtet, falls der Fahrpreis von der kompetenten Behörde in einem höheren Ausmaße festgesetzt würde, einen solchen Maximalsatz innerhalb des Gemeindegebietes von Wien nicht in Anwendung zu bringen, sondern jene minderen Fahrpreise festzuhalten, wie sie in diesem Paragraphen mit als eine Bedingung der Straßenbenützung vereinbart worden sind. Es liegt im Wesen einer jeden Taxe, eines jeden Tarifes, daß Maximalsätze gegeben werden, welche im Interesse des Publikums nicht überschritten werden dürfen, unter welche herabzugehen aber jedem Unternehmer freisteht.

Die Vereinbarung also, welche in dieser Hinsicht mit der Wiener Tramway-Gesellschaft geschlossen wurde, stellt sich als ein rein privatrechtliches Uebereinkommen dar, welches die Rechtsverhältnisse zwischen zwei Privatpersonen, der Gemeinde einerseits und einer Transportunternehmung anderseits regelt. Die Fahrpreisbestimmung, wie sie der Gemeinderath mit der Wiener Tramway-Gesellschaft vereinbart hat, ist daher auch wesentlich verschieden von der Normirung der Fahrpreise, wie sie aus dem Titel des öffentlichen Rechtes seitens der Staatsverwaltung erfolgt. Diese geschieht durch die dazu berufene Behörde mittelst einer verordnenden Vorschrift; jene erfolgte auf Grund eines Uebereinkommens, in welchem der Gemeindevorstand nicht kraft eines ihm von der Regierung übertragenen Amtes, sondern als Vertragspartei kompaciscirte. Ein solches Uebereinkommen kann nicht als eine Taxordnung, Fahrpreisordnung angesehen werden, es alterirt daher die diesfällige Kompetenz der politischen Landesstelle zur Feststellung oder Aufrechthaltung einer solchen in keinem Falle, findet seine rechtliche Fundirung vielmehr im Privatrechte, rücksichtlich im Obligationenrechte, und es kann aus diesem Grunde sein rechtlicher Bestand nicht von der politischen Behörde, sondern nur von den Gerichten geprüft und beurtheilt werden.

Demnach, und da der in Rede stehende Beschluß des Gemeinderathes weder der Gemeindeordnung, noch den bestehenden Gesetzen überhaupt zuwiderläuft (§. 107 der Gemeindeordnung) und vom Magistrate als Exekutivorgan der Gemeinde (§. 103 G. O.) zur Ausführung gebracht wurde, erscheint die k. k. Statthalterei nicht berechtigt, diesen Beschluß und resp. die denselben ausführende Verfügung des Magistrates vom 19. November d. J. zu beheben.

Es mußte übrigens zur Durchführung der vom Gemeinderathe beschlossenen Maßregel vollkommen genügen, wenn der Gemeinderath von Wien, nachdem er mit dem Beschlusse vom 22. Juni 1875, Z. 2224, nur widerruflich und provisorisch der Erhöhung der Fahrpreise zugestimmt, d. h. auf die Einhaltung der Bestimmungen des §. 27 auf eine unbestimmte Zeit verzichtet hatte, der Tramway-Gesellschaft als Kompaciscenten seinen nunmehrigen Beschluß zur Befolgung mittheilte und dieselbe zur Einhaltung der Bestimmungen des Vertrages aufforderte, wie sie im §. 27 enthalten erscheinen."

Ferner beschließt der Gemeinderath, der h. k. k. n. ö. Statthalterei in einer neuerlichen, als Rekurs zu behandelnden Eingabe die rechtliche Natur des zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft im Punkte der Fahrpreise bestehenden Uebereinkommens in eingehender Weise darzulegen und in dieser Eingabe das vorstehende Gutachten vollinhaltlich mitzutheilen.

111.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 5. Jänner 1884, ad Z. 56586, an den Wiener Magistrat.

(M. Z. 7777; registrirt sub Q. 12. 66361 ex 1884.)

Die Wiener Tramway Gesellschaft ist mittelst des am 17. Dezember 1883 h. o. überreichten Gesuches um Erwirkung der Konzession zum Baue und Betriebe einer Tramway-Linie vom Praterstern durch die Kaiser Josefstraße in die Taborstraße und einer Geleiseverbindung von der Taborstraße in die Augartenstraße eingeschritten und wurde dieses Gesuch mit h. ä. Erlasse vom 19. Dezember 1883, Z. 56586, der k. k. Wiener Polizei-Direktion zur Aeußerung über die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der gedachten projektirten Pferdeeisenbahnlinie vom Standpunkte der Interessen des öffentlichen Verkehres im Einvernehmen mit dem Magistrate übermittelt.

Mit Beziehung auf die Statthalterei-Erlässe vom 9. März 1865, Z. 9568 und vom 15. März 1867, Z. 8828, wonach die Bedingungen, von welchen das Recht der Straßenbenützung bezüglich der bewilligten Strecken abhängig gemacht wurde, bereits in der vom hohen Handelsministerium ertheilten Konzession enthalten sind, und ein besonderes Uebereinkommen mit der Gemeinde nur bezüglich des für die Benützung der Aufstellungsplätze für Wägen und die Wartesalons in Anspruch genommenen Platzzinses (Rekognitionszinses) vorbehalten wurde, wird der Magistrat aufgefordert, in der bezüglichen Aeußerung auch jene besonderen Bedingungen anzugeben, welche von Seite der Gemeinde Wien anläßlich der Herstellung der gedachten Tramway-Linie gestellt werden, beziehungsweise jenen Platzzins (Rekognitionszins) anzugeben, welcher für die Benützung der Aufstellungsplätze für Wägen und Wartesalons von den Konzessionären in Anspruch genommen wird.

112.

Erlaß der k. k. n. ö Statthalterei vom 15. Jänner 1884, Z. 56691, M. Z. 16081.

Die k. k. Statthalterei hat die Anträge, welche von der Polizei, dem Magistrate und dem Landessanitätsrathe in Betreff der Hintanhaltung von Ueberfüllung der Tramwaywägen gestellt worden sind, sowie die in verschiedenen öffentlichen Blättern zum Ausdrucke gelangten Anschauungen der reiflichsten Erwägung unterzogen und ist zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Meinungen des die Tramwaywägen benützenden Publikums über die Nothwendigkeit zur Einführung von Maßregeln zur Hintanhaltung von Ueberfüllungen, sowie über die eventuellen Maßregeln selbst sehr getheilt sind.

Während nämlich ein Theil des Publikums den Fahrgästen der Pferdeeisenbahn gleich jenen jedes anderen öffentlichen Personentransportmittels den Anspruch gewahrt wissen will, daß für den entrichteten Fahrpreis ein angemessener Sitz- oder Stehplatz zur Verfügung gestellt werde, erblickt ein größerer Theil in der Pferdeeisenbahn lediglich ein zur möglichst raschen Beförderung der Massen des Publikums bestimmtes Verkehrsmittel und erachtet die Interessen des Publikums für beeinträchtiget, wenn eine Beschränkung in der Personenbeförderung auf der Pferdeeisenbahn eintreten würde.

Nachdem sich übrigens von sämmtlichen einvernommenen Organen, und insbesondere der k. k. Polizei dahin ausgesprochen wurde, daß sich bei Durchführung der gegen diese Ueberfüllung etwa einzuführenden Maßregeln große Schwierigkeiten ergeben würden, weil dabei gegen seit vielen Jahren eingelebte Gewohnheiten des Publikums angekämpft werden müßte und voraussichtlich die Kräfte weder der Organe der öffentlichen Sicherheit, noch der Bediensteten der Tramway-Gesellschaft ausreichen würden, um die bezüglichen Maßregeln unter allen Umständen durchzuführen, findet sich die k. k. Statthalterei veranlaßt, behufs des Ueberganges sich dermalen darauf zu beschränken, die Zahl der Sitz- und Stehplätze in den Wägen der Pferdeeisenbahn auf allen Linien der Tramway-Gesellschaft für die einzelnen Gattungen der im Verkehr befindlichen Wägen in der in der angeschlossenen Tabelle ersichtlichen Weise festzusetzen, um dem diese Wägen benützenden Publikum die Handhabe zu bieten, zur Abhilfe gegen eine allfällige Ueberfüllung das Einschreiten der berufenen Fachorgane in Anspruch zu nehmen.

Hievon hat die k. k. Polizei die Tramway-Gesellschaft zu verständigen und anzuweisen, die erforderliche Maßnahme zu veranlassen und zu sorgen, daß die Zahl der für jeden Wagen bestimmten Sitz- und Stehplätze in jedem Wagen, sowohl im Innern an beiden Enden, sowie an den Plattformen derart ersichtlich gemacht werde, daß sie auch zur Nachtzeit von jedem Fahrgaste deutlich wahrgenommen werden könne.

Den Vollzug hat die k. k. Polizei zu überwachen. Hievon wird der Magistrat mit Beziehung auf den Bericht vom 15. Dezember 1883, Z. 311101, in Kenntniß gesetzt. *)

113.

Gemeinderathsbeschluß vom 18. Jänner 1884, Z. 8045.

Nach dem Kommissionsantrage wird die Aufstellung von zwei Warteklosken seitens der

*) Siehe hiezu Gemeinderaths-Präsidial-Erlaß vom 27. Februar 1884, Z. 503, M. Z. 64206, und Statthalterei-Erlaß vom 27. März 1884, Z. 11348.

Wiener Tramway-Gesellschaft, und zwar eines an der Ecke des Franz Josefs-Quais und des Schottenringes und des zweiten nächst der Ferdinandsbrücke in der bisher üblichen Konstruktion und Form ohne Aufrechnung eines Platzzinses genehmigt.

Diese Aufstellung wird auf Widerruf, d. i. gegen die bisher gestellte Bedingung bewilligt, daß die Wiener Tramway-Gesellschaft verpflichtet sein soll, diese Wartehallen oder irgend eine derselben über Verlangen des Gemeinderathes binnen acht Tagen nach erhaltener Aufforderung wieder zu entfernen und den Platz in den dermaligen Stand zu versetzen, ohne diesfalls irgend eine Entschädigung beanspruchen zu können.

114.

Gemeinderaths-Präsidial-Erlaß vom 27. Februar 1884, Z. 503, M. Z. 64206.

Unter Bezugnahme auf den Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 15. Jänner 1884, Z. 56691, M. Z. 16081, beschließt der Gemeinderath:

„Der Gemeinderath kann in den Anordnungen der k. k. Statthalterei die Frage der Beseitigung der Ueberfüllung der Tramwaywaggons nicht gelöst erkennen, und beschließt, diesen Standpunkt in einer Eingabe an die k. k. Statthalterei auszuführen, und daran das Ersuchen zu knüpfen, eine neuerliche Berathung der betheiligten Organe unter Zuziehung von Vertretern des Gemeinderathes zu veranlassen, oder, falls dies nicht beliebt werden sollte, die Ansicht des Gemeinderathes im schriftlichen Wege einzuholen." *)

115.

Gemeinderaths-Beschluß vom 18. März 1884, Z. 1117.

Der Statthalterei-Erlaß vom 24. Jänner 1884, Z. 97368, mit welchem der Vorstellung der Wiener Tramway-Gesellschaft gegen die angeordnete*) Signalisirung des Fahrzieles sowohl an der Vorderseite als auch an der Rückseite eines jeden Tramwaywaggons Folge gegeben wurde, wird zur Kenntniß genommen.

*) Dieser Beschluß wurde mit Magistrats-Bericht vom 3. März 1884, Z. 64206, wörtlich zur h. Kenntniß gebracht.

Siehe hiezu Statthalterei-Erlaß vom 27. März 1884, Z. 11348.

*) Gemeinderaths-Beschluß vom 17. August 1882, Z. 3172.

116.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei an den Wiener Magistrat vom 20. März 1884, Z. 13602.

(M. Z. 90810; G. R. Z. 1687.)

Das hohe k. k. Handels-Ministerium hat laut Erlasses vom 3. März d. J., Z. 5121, im Einvernehmen mit dem hohen k. k. Ministerium des Innern dem Rekurse der Gemeinde Wien vom 29. Dezember 1883, G. R. Z. 8136, gegen die von der k. k. Statthalterei mittelst Erlasses vom 3. Dezember 1883, Z. 53547, verfügte Behebung der vom Wiener Magistrate unter dem 19. November 1883, Z. 295607, getroffenen Anordnung, womit die Wiener Tramway-Gesellschaft aufgefordert wurde, sofort die geeigneten Maßregeln zu treffen, damit vom 1. Jänner 1884 ab für das gesammte Gemeindegebiet von Wien wieder der frühere Fahrpreis von 10 kr. im Sinne des zwischen der Gemeinde Wien und der Tramway-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages vom 7. März 1868 in's Leben treten kann, aus nachstehenden, mit jenen der rekurrirten Entscheidung im Wesentlichen übereinstimmenden Gründen keine Folge zu geben gefunden.

Nach Inhalt der Rekurs-Ausführungen wird nunmehr auch von der Gemeinde Wien ausdrücklich anerkannt, daß die Bestimmung der Fahrpreis-Tarife der Wiener Tramway-Gesellschaft nicht der Gemeinde, sondern schon im Sinne der ursprünglichen Konzessionsertheilung an die Firma Schaeck-Jaquet und Comp., wie auch nach dem Handelsministerial-Erlasse vom 25. April 1873, Z. 14199, der Staatsverwaltung als Ausfluß des derselben in Gemäßheit der Allerhöchsten Entschließungen vom 25. Februar 1859 und 8. März 1867 vorbehaltenen Hoheitsrechtes der Konzessionsertheilung und Festsetzung der Kon-

zessionsbedingungen für Straßen-Pferdebahnen zusteht.

Mit dem hiernach unbestritten den Staatsbehörden kompetenzmäßig zustehenden Rechte, die Höhe des jeweiligen von der Wiener Tramway-Gesellschaft einzuhebenden Fahrpreises zu bestimmen, ist die Ausübung einer gleichen Befugniß von Seite anderer Organe, wie sie insbesondere von Seite des Wiener Gemeinderathes mittelst der vorerwähnten, durch den Wiener Magistrat an die Tramway-Gesellschaft erlassenen Aufforderung zur Herabsetzung des Fahrpreises beabsichtigt wurde, schlechterdings unvereinbar.

Insoferne nun zur Begründung dieses den Normativ-Bestimmungen über das Tramwaywesen widerstreitenden Vorganges in dem Rekurse auf §. 27 des zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft abgeschlossenen, von der Staatsverwaltung jedoch nicht genehmigten Vertrages vom 7. März 1868 Bezug genommen wird, wonach der Gemeinderath sich die Genehmigung des Fahrtarifes, sowie jeder Veränderung desselben vorbehalten hat, ist dem gegenüber, ganz abgesehen von der hier nicht näher zu untersuchenden Frage, ob dieser Vorbehalt sich dazu eignet, den Gegenstand eines giltigen privatrechtlichen Vertrages zu bilden, lediglich auf den Inhalt des von der k. k. Statthalterei unter dem 25. April 1873, Z. 12709, intimirten Erlasses des hohen k. k. Handelsministeriums vom 25. April 1873, Z. 14199, hinzuweisen, womit ausdrücklich bemerkt wurde, daß die in dem oberwähnten Vertrage enthaltenen Bestimmungen, insoweit sie mit den der Staatsverwaltung konzessionsmäßig vorbehaltenen Rechten kollidiren, für die Regierung als rechtsunwirksam, beziehungsweise als nicht bestehend betrachtet werden müssen.

Was die weitere in dem Rekurse enthaltene Behauptung betrifft, daß mit der Magistratsanordnung vom 19. November 1883 die Gemeinde Wien in ihrem natürlichen Wirkungskreise lediglich als Kompaziscent mit der Tramway-Gesellschaft in Verbindung getreten sei, so wird bemerkt, daß dieser Behauptung, wie dies auch seitens der Wiener Tramway-Gesellschaft in ihrer an die k. k. Statthalterei gerichteten Vorstellung zum Ausdrucke gebracht wurde, sowohl Form als Inhalt der in Rede stehenden Magistratsanordnung widerspricht, da diese letztere nicht den Charakter der Enunciation eines Kompaziscenten, sondern ganz entschieden jenen eines behördlichen Auftrages an sich trägt, wofür insbesondere auch der weitere Umstand spricht, daß mit jener Anordnung die Herabsetzung des Fahrpreises für das ganze Gemeindegebiet von Wien, somit auch bezüglich der in dem Vertrage vom 7. März 1868 nicht aufgenommenen Tramwaylinien verlangt wurde.

Endlich geht auch aus dem an die k. k. Statthalterei gerichteten Magistratsberichte vom 19. November 1883, Z. 295607, womit um Erlassung eines entsprechenden Auftrages an die Wiener Tramway-Gesellschaft behufs der von der Gemeinde Wien angeordneten Einführung des früher bestandenen Fahrpreises angesucht wurde, zweifellos hervor, daß diese Tarif-Herabsetzung nach Absicht der Gemeinde im administrativen Wege herbeigeführt werden sollte, da es ja der Gemeinde Wien doch nicht unbekannt sein konnte, daß die k. k. Statthalterei, gleich wie der Wiener Magistrat als politische Behörde erster Instanz, nicht berufen erscheint, die der Gemeinde aus dem mit der Tramway-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage erwachsenden privatrechtlichen Ansprüche, welche übrigens durch die rekurrirte Statthalterei-Entscheidung in keiner Weise berührt werden und nach wie vor im ordentlichen Rechtswege geltend gemacht werden können, gegenüber dem anderen Kompaziscenten zur Geltung zu bringen.

Die in dem Rekurse vorkommende Behauptung, als seien die von der Statthalterei ursprünglich genehmigten Fahrpreise nur als Maximalsätze anzusehen, erscheint gleichfalls nicht zutreffend, weil der Staatsverwaltung ganz allgemein die Genehmigung der Fahrpreise der Wiener Tramway-Gesellschaft und nicht bloß die Festsetzung von Maximalsätzen vorbehalten ist und seitens der kompetenten Behörde im Einklange mit dem auch bezüglich anderer Transportanstalten üblichen Vorgange, wornach die genehmigten Tarife zugleich als Minimalsätze zu gelten haben, unter welche ohne behördliche Genehmigung nicht herabgegangen werden darf, für die Wiener Tramway-Gesellschaft nicht Maximalsätze, sondern die wirklich einzuhebenden Fahrpreise im Wege der Genehmigung festgestellt wurden, daher jedwede Abänderung der fraglichen Fahrpreise nur mit Genehmigung der k. k. Statthalterei erfolgen kann.

Anlangend schließlich die in den Rekursausführungen enthaltene Berufung auf den an mehrere politische Landesstellen ergangenen Erlaß des hohen k. k. Handelsministeriums vom 8. Juli 1868, Z. 8858, welcher übrigens zu

einer Zeit erflossen ist, bevor noch die Einräumung der Ausübung des Enteignungsrechtes an Tramway-Unternehmungen, deren Gemeinnützigkeit von der hiezu berufenen staatlichen Verwaltungsbehörde anerkannt ist, durch §. 47 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 31, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, als zulässig erklärt wurde, so muß darauf aufmerksam gemacht werden, daß das in dem vorhin bezogenen Erlasse zum Zwecke der Aktivirung eines Tramway-Unternehmens vorausgesetzte Uebereinkommen mit den Straßeneigenthümern schon nach dem früheren Stande der Gesetzgebung keinesfalls solche Bestimmungen hätte enthalten dürfen, welche mit den konzessionsmäßig vorbehaltenen Rechten der Staatsverwaltung kollidiren.

Aber auch von derlei Bedingungen abgesehen, könnte seitens der Staatsverwaltung im Hinblicke auf die citirte Anordnung des Enteignungsgesetzes nicht zugegeben werden, daß es der Gemeinde als Straßeneigenthümerin freistehe, durch Auferlegung nicht gerechtfertigter Bedingungen bezüglich der Straßenbenützung die Ausführung einer von der Staatsverwaltung als gemeinnützig anerkannten Tramwaylinie unmöglich und sohin das staatliche Konzessionirungsrecht illusorisch zu machen.

Hievon wird der Wiener Magistrat mit Beziehung auf den Bericht vom 29. Dezember 1883, Z. 8136, in die Kenntniß gesetzt.*)

Wien, am 20. März 1884.

Possinger m. p.

117.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 27. März 1884, Z. 11348, an den Wr. Magistrat.**)

Wird dem Magistrate mit dem Bemerken zurückgestellt, daß die Vorlage nicht geeignet ist, zu einer h. ä. Verfügung eine Veranlassung zu bieten, weil dieselbe einen Antrag des Magistrates als politische Bezirksbehörde nicht enthält, und der damit notifizirte Beschluß des Wiener Gemeinderathes, wenn überhaupt zulässig, als eine Angelegenheit des streng internen Dienstes der Gemeindebehörde wohl nur bestimmt sein konnte, dem Magistrate, nicht aber der Statthalterei eine Richtschnur zu geben, die erfolgte Mittheilung desselben an die Statthalterei daher nicht nur ganz zwecklos, sondern mit Rücksicht auf den gesetzlichen Wirkungskreis der Statthalterei auch geschäftlich nicht angemessen erscheint.

Ueberdies kommt in Betracht, daß es sich um den Betrieb einer öffentlichen Personentransport-Unternehmung, somit um einen Gegenstand des übertragenen Wirkungskreises der Gemeinde handelt, welcher gemäß §. 117 des Gemeinde-Statutes vom Magistrate zu besorgen ist.

Uebrigens ist die im inneliegenden Berichte erwähnte Eingabe bisher hieramts nicht eingelangt.

Sollte aber eine derartige Eingabe zur Vorlage gebracht werden, so würde die Statthalterei keinen Anstand nehmen, dieselbe in geeignete Erwägung zu ziehen, soferne dieselbe nicht in der unstatthaften Form einer Notifizirung von unzuständigen Beschlüssen der Gemeindevertretung, sondern in der korrekten Form von an die vorgesetzte Behörde zu erstattenden Anträgen verfaßt sein würde.

118.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 28. Juni 1884, Z. 30156,

an den Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft.*)

Das h. k. k. Handelsministerium hat laut Erlasses vom 23. Juni l. J., Z. 21313, im Einvernehmen mit dem h. k. k. Ministerium des Innern auf Grund der A. h. Entschließungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867

*) Siehe Entscheidung des k. k. Verwaltungs-Gerichtshofes vom 6. November 1884, Nr. 2198.

**) Erflossen mit Bezug auf den Magistratsbericht vom 3. März 1884, Z. 64206; siehe hiezu den Gemeinderaths-Präsidial-Erlaß vom 27. Februar 1884, Z. 503, sammt Anmerkung.

*) Eine Abschrift dieses Erlasses wurde mittelst Statthalterei-Bescheides vom 28. Juni 1884, Z. 30156, dem Wiener Magistrate mit Beziehung auf seine Zuschrift an die Wiener k. k. Polizei-Direktion vom 25. April 1884, Z. 35320, zur Kenntnißnahme übermittelt. (Mag. Z. 204057.)

der Wiener Tramway-Gesellschaft die angesuchte Konzession zum Baue und Betriebe einer Pferde-Eisenbahnlinie vom Praterstern durch die Kaiser Josefstraße in die Taborstraße und einer Geleiseverbindung von der Taborstraße in die Augartenstraße im II. Wiener Gemeindebezirke auf die Konzessionsdauer der übrigen gesellschaftlichen Linien, d. i. bis 31. Dezember 1925 unter den im Sinne der obigen A. h. Entschließungen mit den Erlässen des h. Handelsministeriums vom 25. Februar 1865, Z. 16814, und vom 11. März 1867, Z. 4386 (Statthalterei-Erlässe vom 9. März 1865, Z. 9568, und vom 15. März 1867, Z. 8828) genehmigten allgemeinen und den noch festzusetzenden besonderen Bedingungen zu ertheilen befunden.

Die genannte Gesellschaft ist auch verpflichtet, den seitens der k. k. Statthalterei auf Grund der Ergebnisse der abzuhaltenden politischen Begehung und der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahnanlage aufzustellenden besonderen Bedingungen in Ansehung des Baues und Betriebes obiger Linien, sowie der später im öffentlichen Interesse, insbesondere aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten etwa zu treffenden einschlägigen Anordnungen genauestens nachzukommen.

Die von der Gemeinde Wien und vom k. k. Obersthofmeisteramte rücksichtlich der gedachten Tramwaylinien gestellten Bedingungen, mit welchen sich die Wiener Tramway-Gesellschaft bereits einverstanden erklärt hat, werden bei der politischen Begehung in Erörterung gezogen und seinerzeit in die Baubewilligung aufgenommen werden.

Hievon wird der Verwaltungsrath mit Beziehung auf sein am 17. Dezember 1883 hieramts überreichtes Einschreiten ad Nr. 170 und seine am 5. Juni d. J. hieramts eingebrachte Aeußerung ad Nr. 170 in Kenntniß gesetzt.

119.

Gemeinderaths-Beschluß vom 12. September 1884.

1. Gegen den Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 30. August 1884, Z. 35309, womit der Wiener Tramway-Gesellschaft der Konsens zu dem Baue der Pferdebahnlinie „Burgring — Babenbergerstraße — Mariahilferstraße" ertheilt wird, ist der Rekurs an das k. k. Handelsministerium, oder falls der Konsens von dem Ministerium ertheilt worden wäre, die Beschwerde bei dem Verwaltungs-Gerichtshofe zu ergreifen.

2. Der von der Wiener Tramway-Gesellschaft bereits in Angriff genommene Bau der bezeichneten Pferdebahnlinie ist sofort zu sistiren und hat der Magistrat die Einstellung dieses Baues ungesäumt zu veranlassen.

Gleichzeitig ist die Tramway-Gesellschaft aufzufordern, in rechtsverbindlicher Form die Erklärung abzugeben, daß auch auf diese Linie die Bestimmungen des Vertrages vom 7. März 1868 Anwendung finden sollen und der städt. Straßengrund für diese Pferdebahn-Anlage nur bis zum Jahre 1903 benützt werde.

3. Die Tramway-Gesellschaft ist aufzufordern, unverzüglich den vorigen Zustand der Straße wieder herzustellen, widrigens dies die Gemeinde Wien auf Kosten der Gesellschaft veranlassen würde

120.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 29. Oktober 1884, Z. 48379, an den Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Fahrpreis-Tarif vom 1. Jänner 1885 an.

Die k. k. Statthalterei findet in Abänderung des mit dem hierortigen Erlasse vom 2. April d. J., Z. 10095, genehmigten Tarifes für sämmtliche im Verkehre befindliche Pferdeeisenbahnlinien der Wiener Tramway-Gesellschaft den von dem Verwaltungsrathe mit der Eingabe vom 15. Oktober d. J., Nr. 1760, im Entwurfe vorgelegten, im Anschlusse mitfolgenden Fahrpreis-Tarif zu genehmigen und zu bestimmen, daß dieser Tarif vom 1. Jänner 1885 angefangen unter Aufrechthaltung der gegenwärtigen Fahr- und Betriebsordnung in Wirksamkeit zu treten hat.

Der Verwaltungsrath glaubt für Fahrten innerhalb der Linien Wiens bei dem Fahrpreise von 8 Kreuzern ein Abonnement mit 7 Kreuzer deßhalb schon dermalen nicht beantragen zu können, weil die Einwirkung des neuen Tarifes auf die Betriebsresultate der Unternehmung sich gegenwärtig noch nicht mit voller Sicherheit ermessen läßt.

In Würdigung der vom Verwaltungsrathe dargelegten Verhältnisse nimmt die k. k. Statthalterei von der Festsetzung des gedachten Abonnementspreises vorläufig in der Erwartung Umgang, daß der Verwaltungsrath, wie er in seiner bezogenen Eingabe selbst erklärt, wenn die finanziellen Resultate der im Tarife sich ausdrückenden Verkehrserleichterungen es gestatten, im geeigneten Zeitpunkte einen Antrag auf Einführung eines Abonnementpreises von 7 Kreuzern per Karte für die Fahrten innerhalb der Linien Wiens zu stellen nicht unterlassen werde.

Damit jedoch dem Wunsche des an die Ausgabe von Fahrkarten im Abonnement gewöhnten Publikums thunlichst entsprochen werde, wird der Verwaltungsrath aufgefordert, gleichzeitig mit der Aktivirung des neuen Tarifes die Vorkehrung zu treffen, daß der Ankauf von Fahrkarten für Fahrten innerhalb der Linien Wiens auf Verlangen in Partien zu mindestens zehn Stück um den Preis von 80 Kreuzern zum Gebrauche an verschiedenen Tagen anstandslos ermöglicht werde.

Dem Ansuchen, daß der neue Tarif auf die Dauer von 10 Jahren festgesetzt werde, kann nicht willfahrt werden, weil der Tarif sich thunlichst nach der Verkehrsentwicklung und nach den sich hieraus ergebenden Bedürfnissen der Bevölkerung richten soll.

Nachdem jedoch andererseits dagegen nichts erinnert werden kann, daß der Verwaltungsrath aus Rücksicht auf eine dauernde und gesicherte Betriebsfähigkeit der Unternehmung eine gewisse Stabilität in den Tarifbestimmungen anstrebt, nimmt die k. k. Statthalterei keinen Anstand, beizufügen, daß bei den obwaltenden Verhältnissen durch die mit 1. Jänner 1885 in Wirksamkeit tretende Fahrpreisermäßigung dem Bedürfnisse eines erleichterten Verkehres auf eine Reihe von Jahren entsprochen sein dürfte, insoferne der Verwaltungsrath die möglichste Erweiterung des Bahnnetzes eifrig fortsetzen und insbesondere wirksame Vorsorge treffen wird, daß die Bestimmungen wegen Beachtung des normirten Fassungsraumes der Wägen und wegen Hintanhaltung der Ueberfüllung derselben genau befolgt werden.

Schließlich wird dem Verwaltungsrathe empfohlen, in Bezug auf die seinerzeit nach Maßgabe der Betriebsentwicklung zu beantragenden allfälligen Tarifsänderungen sich die thunlichste successive Annäherung an einen den lokalen Verhältnissen angepaßten Zonentarif zur Richtschnur zu nehmen.

Der Verwaltungsrath wird aufgefordert, das Geeignete zu veranlassen, daß der neue Fahrpreistarif mit dem 1. Jänner 1885 in Wirksamkeit trete und daß derselbe in jedem verkehrenden Wagen der Gesellschaft, u. zw. sowohl im Innern des Wagens, als auf der vorderen und rückwärtigen Plattform an einer geeigneten, für jeden Fahrgast sichtbaren Stelle angeschlagen werde.

121.

Entscheidung des k. k. Verwaltungs-Gerichtshofes vom 6. November 1884, Nr. 2198 über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 3. März 1884, Z. 5121*), betreffend die Aufhebung eines Gemeinderaths-Beschlusses wegen Bestimmung der Tramway-Fahrpreise.

Die angefochtene Entscheidung wird nach §. 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R. G. Bl. Nr. 36 aus dem Jahre 1876 aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Um die Gesetzmäßigkeit des im vorliegenden Falle eingehaltenen Vorgehens der Staatsverwaltung festzustellen, ist von der Frage auszugehen, wem es zukomme, die Fahrpreise der Wiener Pferdeeisenbahn zu bestimmen.

Daß dieses Befugniß dem k. k. Handelsministerium und beziehungsweise den von demselben ressortirenden Behörden zustehe, ist in dem Gemeinderaths-Beschlusse vom 13. November 1883, welcher zu der vorliegenden Streitsache den Anlaß gab, vorausgesetzt, in dem Rekurse gegen den Statthalterei-Erlaß vom 3. Dezember 1883, Z. 53547 zugegeben und in der vorliegenden Beschwerde nicht bestritten.

Bezüglich der weiteren Frage, ob daneben auch dem Wiener Gemeinderathe ein Recht zukomme, auf die Bestimmung dieser Fahrpreise Einfluß zu nehmen, ist wieder in dem angefochtenen Erlasse anerkannt, daß durch denselben die

*) Siehe Statthalterei-Erlaß vom 20. März 1884, Z. 13602.

privatrechtlichen Ansprüche, welche sich aus dem von der Tramway-Gesellschaft mit der Gemeinde abgeschlossenen Vertrage ergeben, nicht berührt würden und da nun die Gemeinde das gedachte Recht in der abgeführten Verhandlung aus keinem anderen Grunde als dem des bestehenden Vertrages mit der Tramway-Gesellschaft in Anspruch genommen hat, ist mit dieser Anerkennung des Handelsministeriums auch der Standpunkt der Gemeinde zugegeben und besteht für den vorliegenden Streitfall über die Frage: in wessen Kompetenz die Bestimmung der Tramway-Fahrpreise falle, prinzipiell keine Kontroverse, es ist vielmehr nur zu erörtern, inwieweit das im vorliegenden Falle eingehaltene Vorgehen der Gemeinde einer- und der Staatsverwaltung andererseits dieser gegenseitig anerkannten Kompetenz gemäß war.

In dieser Beziehung ist zunächst klar, daß, wenn die Kommune Wien sich bei ihrer Einflußnahme auf die Fahrpreisbestimmung lediglich auf den mit der Tramway-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag, in dessen §. 27 unter Anderem auch die Maximal-Fahrpreise festgesetzt wurden, stützte, sie von jedem imperativen Vorgehen gegenüber der genannten Gesellschaft absehen mußte. Denn unter dieser Voraussetzung kam ihr der Gesellschaft gegenüber nur die Stellung einer Vertragspartei zu, welche, auf gleichem Boden mit dem Compaciscenten stehend, demselben im Falle einer Differenz ihren Willen nicht oktroiren kann, sondern die Abhilfe im ordentlichen Rechtswege oder bei jener administrativen Instanz suchen muß, welche vermöge der ihr in der Sache zustehenden obrigkeitlichen Machtvollkommenheit in der Lage ist, dasjenige, was die Gemeinde als Vertragspartei verlangt, im administrativen Wege zu verordnen.

Diesen Gesichtspunkten ist der Wiener Gemeinderath bei der Beschlußfassung vom 13. November 1883 nicht völlig gerecht geworden, da er zwar, entsprechend dem zuletzt erwähnten Standpunkte, an die n. ö. Statthalterei das Ersuchen richtete, „auch ihrerseits die gewünschte Herabsetzung der Fahrpreise zu verordnen,“ gleichzeitig aber im eigenen Wirkungskreise einen Beschluß faßte, welcher über die ihm als Compaciscent der Tramway-Gesellschaft zukommenden Befugnisse hinausgriff.

Denn der vom Magistrate der Tramway-Gesellschaft mitgetheilte Wortlaut dieses Beschlusses: „es werde der Gemeinderaths-Beschluß vom 22. Juni 1875 .... widerrufen und es habe vom 1. Jänner 1884 ab wieder der frühere einheitliche Fahrpreis ... in's Leben zu treten, es werde ferners die Tramway-Gesellschaft aufgefordert, sofort die geeigneten Maßregeln zu treffen, damit der ermäßigte Fahrpreis mit 1. Jänner 1884 in's Leben treten könne,“ — ließ es immerhin zweifelhaft erscheinen, ob hiermit nur ein Vertragsanspruch geltend gemacht oder nicht vielmehr eine obrigkeitliche Verfügung erlassen war, zumal ja die Gemeinde nicht lediglich eine Privatperson darstellt, sondern auf zahlreichen Gebieten die öffentliche Autorität vertritt und obrigkeitliche Befugnisse übt.

Insoweit war also mit dem fraglichen Beschlusse der Tramway-Gesellschaft Anlaß zur Wahrung des ihr in dieser Sache zukommenden Standpunktes einer mit der Gemeinde auf gleichem Boden stehenden Vertragspartei, und der Staatsverwaltung Anlaß zu einem, diesen Standpunkt zur Geltung bringenden, die Aktion des Wiener Gemeinderathes berichtigenden, oder doch erläuternden Einschreiten gegeben und es fragt sich nur noch, ob die in der Beschwerde allein angefochtene Form dieses Einschreitens dem Gesetze entsprach oder nicht.

Für diese Frage war vor Allem maßgebend, daß es sich hier materiell zweifellos um eine Angelegenheit des selbstständigen Wirkungskreises, formell zweifellos um einen Gemeinderaths-Beschluß handelte.

Ersteres deshalb, weil in dem Verhältnisse zur Tramway-Gesellschaft der Gemeinderath nur als Verwalter des Gemeindegutes und Gemeindevermögens, beziehungsweise als Vertragspartei auftrat, letzteres deshalb, weil nicht nur die Maßregel thatsächlich auf einen Beschluß des Gemeinderathes zurückging, sondern dies auch in dem Magistratsdekrete vom 19. November 1883, Z. 295607, der Tramway-Gesellschaft ausdrücklich, unter Mittheilung des Wortlautes des Beschlusses bekannt gegeben worden war.

Die Argumentation des Regierungs-Vertreters in der öffentlichen mündlichen Verhandlung, daß hier eine Angelegenheit des übertragenen Wirkungskreises der Gemeinde in Frage stund und deshalb die Aufhebung des die Kompetenz des Magistrates innerhalb dieses Wirkungskreises überschreitenden Bescheides vom 19. November v. J. gerechtfertigt war, ist offenbar unstichhältig, da, auch wenn die Bestimmung der

Tramway-Fahrpreise in die Kompetenz der Staatsverwaltung gehörte und daher insoweit hier materiell ein staatlicher Belang und nicht ein solcher des selbstständigen Wirkungskreises der Gemeinde vorlag, im gegenwärtigen Falle doch thatsächlich die inhibirte Maßregel von dem Wiener Gemeinderathe als Maßregel des selbstständigen Wirkungskreises beschlossen worden war und daher auch von der Staatsverwaltung nur als solche behandelt, also vielleicht wegen Ueberschreitung des selbstständigen Wirkungskreises beanständet, nicht aber mit Ignorirung des von der Gemeinde Wien eingenommenen Standpunktes und der Ingerenz der Gemeindevertretung, lediglich als Verfügung des Magistrates und sohin als Maßregel des übertragenen Wirkungskreises angesehen werden konnte.

Eben aber, weil hier der Gemeinderath — gleichviel ob mit oder ohne Recht — innerhalb des selbstständigen Wirkungskreises vorgegangen war, hatte auch der von den staatlichen Instanzen aufgehobene Magistrats-Bescheid für sich gar keine Bedeutung, der Magistrat erließ denselben nicht als erste Instanz in Angelegenheit der politischen Verwaltung (des übertragenen Wirkungskreises), sondern lediglich als Vollzugsorgan des Gemeinderathes, als welches er die Beschlüsse des Gemeinderathes auszuführen verpflichtet ist.

Es konnte daher auch die Staatsbehörde nicht mit Uebergehung dieses gesetzlich bestehenden Unterordnungsverhältnisses eine Enunciation des Magistrates aufheben, welche derselbe nicht im eigenen Namen, sondern nur namens des Gemeinderathes hinausgab und nach dem Verhältnisse zu dem letzteren hinauszugeben verpflichtet war, vielmehr konnte sich die Staatsverwaltung nur an den Gemeinderaths-Beschluß selbst halten und hing somit die Gesetzmäßigkeit des angefochtenen Erlasses durchaus davon ab, ob hier die gesetzlichen Vorschriften und Formen für das Einschreiten der Staatsverwaltung in Angelegenheiten des selbstständigen Wirkungskreises und gegenüber Beschlüssen der Gemeindevertretung eingehalten worden sind.

Diesbezüglich bestimmt nun der §. 107 des Wiener Gemeindestatutes, daß dem Statthalter das Sistirungsrecht zusteht, dafern ein Beschluß des Gemeinderathes diesem Statute oder den bestehenden Gesetzen überhaupt zuwider laufe, — (§. 107, Abs. 1), — was im Wesentlichen mit der in dem späteren Reichsgesetze vom 5. März 1862, R. G. Bl. Nr. 18, getroffenen grundsätzlichen Bestimmung über das von der Staatsverwaltung über die Gemeinden zu übende Aufsichtsrecht zusammenstimmt, nur daß diese grundsätzliche Bestimmung in dem Wiener Statute, und zwar in dem letzten Absatze des §. 107 noch die Erweiterung erfährt, daß in Fällen, wo die Sistirung wegen Verletzung der Gemeindeordnung oder der Gesetze geschah, „der Statthalter auch zu entscheiden habe", gegen dessen Ausspruch sohin „der Rekurs an das Ministerium ergriffen werden könne."

Letztere Bestimmung fehlt in mehreren, auf das Reichsgesetz vom 5. März 1862 gebauten Gemeindeordnungen, insoferne diese der Staatsverwaltung nur die Sistirung, das ist das Verbot der Invollzugsetzung mit Rekurs hiewider an die Statthalterei zuschreiben, es läßt sich aber nicht behaupten, daß die Schlußbestimmung des §. 107 cit. mit der gedachten grundsätzlichen Anordnung des Reichs-Gemeindegesetzes in Widerspruch stände und dies umsominder, als ja die Sistirung eines Gemeinde-Beschlusses, wenn sie von der höheren staatlichen Aufsichtsbehörde aufrecht erhalten wird, eben auch wie eine förmliche Aufhebung den Beschluß unwirksam macht, und als weiters andere der in Ausführung des Reichsgesetzes vom 5. März 1862 zu Stande gekommenen Gemeindeordnungen, insbesondere auch die niederösterreichische (§. 96) das „Entscheidungsrecht" der Statthalterei in Sachen einer vorgekommenen Sistirung ausdrücklich anerkennen, indem sie dasselbe nur noch in Angelegenheiten des selbstständigen Wirkungskreises an die „vorläufige Einvernehmung" des Landesausschusses binden.

Die Aenderungen, welche sich seit dem Inslebentreten des Wiener Gemeindestatutes in der Verfassung der Gemeinden und insbesondere den Ueber- und Unterordnungsverhältnissen der Kommunalverbände ergeben haben, betreffen überhaupt nicht die Staatsaufsicht über die Gemeinden, sondern das von denselben verschiedene Verhältniß der Ueber- und Unterordnung derselben innerhalb der autonomen Verwaltung, also vor Allem ihre Unterstellung unter Bezirks- und Landesvertretungen, in welcher Beziehung übrigens für die Gemeinde Wien ebenfalls ein Ausnahmsverhältniß geschaffen wurde (L. G. vom 12. Jänner 1882, L. G. Bl. Nr. 14).

Hienach kann behauptet werden, daß die Bestimmung des §. 107 auch derzeit noch in Wirksamkeit steht und daß daher der Statthalter aller-

dings das Recht hatte, über den Rekurs der Tramway-Gesellschaft gegen den derselben mitgetheilten Gemeinderaths-Beschluß vom 13. November 1883 „zu entscheiden"; es fragt sich nur noch, in welcher Richtung diese Entscheidung vermöge der Kompetenz des Statthalters in solchen Angelegenheiten zu ergehen hatte und welches Rechtsmittel gegen diese Entscheidung offen stand.

Hiefür erscheint maßgebend, daß, da hier eine Maßnahme des selbstständigen Wirkungskreises der Gemeinde in Frage stand, der Statthalter nur vermöge der den politischen Behörden zukommenden Aufsicht über die Gemeindeverwaltung vorgehen und deshalb — bei genauer Einhaltung dieses Gesichtspunktes — nicht die Entscheidung in der Sache an sich ziehen, sondern nur der vom Gemeinderathe getroffenen, die Kompetenz desselben wirklich oder doch anscheinend überschreitenden Verfügung entgegentreten und ihre Ausführung verhindern konnte.

Entsprechend dem §. 107 war sohin der Gemeinderaths-Beschluß, soweit derselbe den Schein eines imperativen Vorgehens an sich trug, zu sistiren, das heißt provisorisch, oder auch — nach dem letzten Satze des §. 107 — sofort definitiv zu beanständen, nicht aber dieser Beschluß oder die gar nicht selbstständig bestehende, sondern nur eine Intimation jenes Beschlusses darstellende Verfügung des Magistrates vom 19. November 1883 aufzuheben.

Schon in dieser Beziehung ließe sich sohin das im vorliegenden Falle beliebte Vorgehen der Behörde anfechten, doch konnte über diesen Punkt hinausgegangen werden, da der Gemeinderaths-Beschluß nicht in meritorische Erörterung gezogen, sondern — implicite — aufgehoben worden war, eine solche Aufhebung aber, wie bemerkt, mit einer in höherer Instanz aufrecht erhaltenen Sistirung auf dasselbe hinauskömmt und es sich somit hiebei mehr um einen Streit über Worte als in der Sache handelt.

Den Hauptgrund zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung fand der Verwaltungsgerichtshof nicht in der Ingerenz des Statthalters, sondern in jener des Handelsministeriums.

Es ist festzuhalten, daß für die Angelegenheiten des selbstständigen Wirkungskreises die Gemeinden in dem Organismus der Staatsverwaltung keine Stelle haben, somit das Einschreiten der Letzteren in diesen Angelegenheiten nie vom Standpunkte eines staatlichen Ressortes, sondern nur von dem der Staatsaufsicht über die Gemeinden erfolgen kann.

Diese aber gliedert sich nicht nach den einzelnen Zweigen der Staatsverwaltung, sondern ist ausschließlich dem Minister des Innern anvertraut, wie auch schon dadurch deutlich gemacht wird, daß die Vollziehungsklausel für sämmtliche Gemeindegesetze nur diesen Minister benennt und auch das Wiener Gemeindestatut nur von dem damaligen Minister des Innern kontrasignirt ist.

In wie weit der mit Ausübung dieser den Gemeinden gegenüber durchaus einheitlichen Machtvollkommenheit befaßte Minister sich nach den jeweiligen Anlässen seines Einschreitens bei einer Ressortbehörde informirt oder des Einverständnisses derselben versichert, ist ein internum der Staatsverwaltung, welches der Gemeinde gegenüber nicht in Kraft kommt.

Demgemäß kann auch unter dem im §. 107 gebrauchten allgemeinen Ausdrucke: daß der Rekurs gegen die Verfügung des Statthalters an „das Ministerium" zu richten sei, nur das Ministerium des Innern verstanden sein und es war somit nicht zulässig, daß im vorliegenden Falle, die eventuell als Rekurs bezeichnete, und als solche, gemäß dem §. 107 nur allgemein „an das Ministerium" gerichtete Vorstellung der Gemeinde Wien wider den Statthalterei-Erlaß vom 3. Dezember 1883 nicht dem Ministerium des Innern, sondern dem Handelsministerium vorgelegt und von diesem, wenngleich im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern, die weitere Entscheidung in der Sache getroffen worden ist.

Daß aber hierin eine Rechtsverletzung für die Gemeinde Wien gelegen war, ergibt sich aus der Betrachtung, daß es für die Kommunalverbände nicht dasselbe ist, ob sie der Aufsicht und Ingerenz aller staatlichen Ressortbehörden unterliegen und somit in ein alle Zweige der Verwaltung durchlaufendes Unterordnungsverhältniß zu allen Staatsbehörden gebracht erscheinen, oder ob sie nur dem Eingreifen einer einzigen Behörde ausgesetzt sind, welche die Aufsicht über die Gemeinden führt und der aus rein formalen Gründen ein Veto gegen Gemeinderaths-Beschlüsse zukommt.

Nur im letzten Falle bleibt die Autonomie der Gemeinde gewahrt, und das Eingreifen der Staatsgewalt auf das in der Gemeindeverwaltung bestehende staatliche Interesse beschränkt, dagegen würde im ersten Falle die Gemeinde voll-

ständig in den hierarchischen Bau der Staatsverwaltung eingegliedert sein und zwischen den Angelegenheiten des selbstständigen und des übertragenen Wirkungskreises kein Unterschied mehr bestehen.

Aus diesem Grunde also, wegen der den Gemeindegesetzen widerstreitenden und die Autonomie der Gemeinde Wien verletzenden Ingerenz des Handelsministeriums in der vorliegenden Streitsache war der Beschwerde stattzugeben und die angefochtene Entscheidung nach §. 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875 aufzuheben.

122.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 18. November 1884, Z. 53822, an den Wiener Magistrat.

Das hohe k. k. Handelsministerium hat laut Erlasses vom 14. November d. J., Z. 35645, im Einvernehmen mit dem h. k. k. Ministerium des Innern über den Rekurs der Gemeinde Wien vom 2. Oktober 1884, G. R. Z. 5984, womit die Gemeinde das Begehren stellt, den Erlaß der k. k. Statthalterei vom 30. August d. J., Z. 35309, aufzuheben, beziehungsweise anzuordnen, daß in den neu auszufertigenden Konsens zum Baue der Tramwaylinie „Babenbergerstraße—Mariahilferstraße" die von der Gemeinde Wien aufgestellten nachfolgenden Bedingungen aufgenommen werden, daß nämlich:

1. auf den Bau und Betrieb dieser Pferdebahnlinie die Bestimmungen des zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft unterm 7. März 1868 abgeschlossenen Vertrages Anwendung zu finden haben, was ohnehin von der Wiener Tramway-Gesellschaft im Begehungsprotokolle zugegeben ist, und

2. daß die Bewilligung zur Benützung der städtischen Straßengründe zum Baue und Betriebe dieser Pferdebahnlinie nur bis zum Jahre 1903 ertheilt wird,

die Entscheidung dahin zu treffen befunden, daß dem vorstehenden Rekurse eine gewährende Folge nicht gegeben wird, und zwar aus nachstehenden Gründen:

Die Gemeinde Wien erachtet sich in ihren Rechten durch den in Beschwerde gezogenen Statthalterei-Erlaß vom 30. August d. J., Z. 35309, aus dem Grunde beeinträchtigt, weil die k. k. Statthalterei in der mit diesem Erlasse getroffenen Entscheidung über das Ergebniß der von derselben in Gemäßheit der bestehenden Normen angeordneten und am 28. Juli 1884 abgehaltenen politischen Begehung, bei welcher die Stadtgemeinde Wien durch die hiezu delegirten Organe des Wiener Magistrates vertreten war, die von diesen Vertretern gestellten Anträge, welche im Wesen mit den oben ad Z. 1 und 2 angeführten Bedingungen übereinstimmen, in die mit obiger Entscheidung ertheilte Baubewilligung nicht aufgenommen hat.

Nach der für die Anlegung von öffentlichen Eisenbahnen, zu welchen die Straßen-Pferdebahnen ebenfalls gehören (§. 1 der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238) geltenden Normalverordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R. G. Bl. Nr. 19, §§. 15, 16, 17 und 47, können die Betheiligten bei der politischen Begehung, wenn dem Konzessionär das Enteignungsrecht nicht zuerkannt wurde, überhaupt nur gegen den Bauplan aus öffentlichen Rücksichten Einwendungen vor der Kommission vorbringen.

Demzufolge kann das h. Handelsministerium, beziehungsweise die k. k. Statthalterei in der über das Begehungsprotokoll in Absicht auf die Baubewilligung hinauszugebenden Erledigung nur über solche Einwendungen, welche bei der politischen Begehung gegen den Bauplan aus öffentlichen Rücksichten erhoben werden, die Entscheidung treffen, insofern derlei Einwendungen nicht im gütlichen Wege behoben werden.

Es bedarf wohl kaum einer besonderen Nachweisung, daß keiner der beiden von den Vertretern der Gemeinde Wien bei der politischen Begehung am 28. Juli 1884 zur Sprache gebrachten Punkte als eine gegen den Bauplan vom Standpunkte öffentlicher Interessen erhobene Einwendung angesehen werden kann. Was zuerst die von den Vertretern der Kommune Wien verlangte Anwendbarkeit des Vertrages vom 7. März 1868 auf die neukonzessionirte Linie anbelangt, so war für die Statthalterei als Baubehörde jeder Anlaß, diesen Gegenstand bei Ertheilung des Baukonsenses in Betracht zu ziehen, schon deshalb weggefallen, weil die fragliche Forderung von der Tramway-Gesellschaft laut der von deren

Vertretern bei der Begehungs-Kommission zu Protokoll gegebenen Erklärung zugestanden wurde.

Uebrigens darf nicht unerwähnt bleiben, daß der Vertrag vom 7. März 1868 — wie der Gemeinde schon zu wiederholtenmalen bemerklich gemacht wurde — eine Reihe von Bestimmungen enthält, welche in die gesetzlich den Staatsbehörden vorbehaltene Kompetenzsphäre hinübergreifen, so daß selbst eine hierüber getroffene Verständigung der Kommune mit der Tramway-Gesellschaft den Rechten der Staatsverwaltung keinen Abbruch thun kann.

Der zweite von den Vertretern der Kommune bei der politischen Begehung zur Sprache gebrachte Punkt, resp. die von denselben abgegebene Erklärung, daß die Bewilligung zur Benützung der städt. Straßengründe zum Baue und Betriebe dieser Pferdebahnlinie nur bis zum Jahre 1903 ertheilt werde, gehört überhaupt nicht vor das Forum der Baubehörde und war kein Gegenstand der Erörterung bei der politischen Begehung der konzessionirten Linie.

Denn die erwähnte Erklärung enthält keine Einwendung gegen die Zulässigkeit der projektirten Anlage als solcher.

Die Vertreter der Kommune Wien erklären vielmehr laut des Kommissionsprotokolles vom 28. Juli 1884, daß „die Gemeinde Wien mit dem Bau dieser in der Konzessionsurkunde als Provisorium bezeichneten Pferdeeisenbahnlinie einverstanden sei.“

Sie fügen jedoch die weitere Erklärung bei, daß „die Kommune Wien die Bewilligung zur Benützung der städt. Straßengründe zum Baue und Betriebe dieser Pferdebahnlinie nur bis zum Jahre 1903 ertheile.“ Wie schon erwähnt, ist nach den im §. 16 der Normal-Vorschrift vom 25. Jänner 1879, R. G. Bl. Nr. 19, enthaltenen Bestimmungen, die Aufgabe der politischen Begehungs-Kommission in Fällen, wo eine Enteignung von Grund und Boden nicht stattfindet, auf die Begutachtung des Bauplanes vom Standpunkte des öffentlichen Interesses abgegrenzt und kann bei der über das Begehungsprotokoll hinauszugebenden Erledigung nur über die Einwendungen, die gegen den Bauplan aus öffentlichen Rücksichten erhoben wurden, die Entscheidung getroffen werden.

Die n. ö. Statthalterei war deshalb ihrerseits nicht berufen, bei Ertheilung der Baubewilligung über eine ihrer Aufgabe ferne liegende Angelegenheit, nämlich darüber eine Entscheidung zu treffen, ob der Betrieb der bis zum Jahre 1925 konzessionirten Linie, beziehungsweise die Benützung des Straßenzuges, über welchen die Linie geführt werden soll, nur bis zum Jahre 1903 zu dauern habe.

Ebensowenig durfte aber diese Frage der Zulässigkeit der von den Vertretern der Kommune Wien begehrten Beschränkung der Dauer der Benützung des Straßenzuges von der n.-ö. Statthalterei bei Ertheilung des Baukonsenses als eine offene Frage erklärt werden, denn hierüber wurde schon durch die mittelst des Erlasses des h. k. k. Handelsministeriums vom 7. Juni 1884, Z. 18748, ertheilte Konzession im negativen Sinne entschieden.

Wie nämlich der Inhalt dieser Konzession zeigt, wurde die Konzessionirung der Linie nicht von einer erst nachträglich mit der Gemeinde Wien über die Bedingungen der Straßenbenützung zu pflegenden Verhandlung abhängig gemacht.

Diese Angelegenheit wurde, wie die Natur der Sache es erforderte, schon **vor** Erledigung des Konzessionsgesuches behandelt, indem der Kommune Wien Gelegenheit geboten ward, ihre bezüglichen Anforderungen zu stellen, was sie auch mittelst der vom Wiener Magistrate an die Polizei-Direktion gerichteten Zuschrift vom 28. April 1884, Z. 16241, gethan hat.

In der eben berührten Zuschrift erklärte die Kommune Wien schon damals, ihre Zustimmung zur Straßenbenützung nur bis zum Jahre 1903 ertheilen zu wollen.

Allein die Staatsverwaltung fand bei Ertheilung der Konzession auf die seitens der Kommune beanspruchte Vorzeichnung der Benützungsdauer, welche in ihrer Wesenheit, ohne durch irgend welche öffentliche Rücksichten geboten zu sein, einer arbiträren Vorzeichnung der Konzessionsdauer, also einem unstatthaften Eingriffe in das staatliche Konzessionirungsrecht gleichkommen würde, nicht einzugehen. Die Konzession des hohen k. k. Handelsministeriums vom 7. Juni d. J., Z. 18748, deutet allerdings „auf noch festzusetzende besondere Bedingungen“ hin.

Allein darunter sind nach dem klaren Wortlaute des Konzessions-Erlasses nur solche besondere Bedingungen verstanden, die „auf Grund der Ergebnisse der politischen Begehung und der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahnanlage in Ansehung des Baues und Betriebes“ sich aus

öffentlichen Rücksichten als nothwendig herausstellen würden.

Es war sonach die Frage der seitens der Kommune Wien in Anspruch genommenen Vorzeichnung der Dauer der Straßenbenützung schon durch den Konzessions-Erlaß des h. k. k. Handelsministeriums vom 7. Juni d. J., Z. 18748, endgiltig entschieden.

Die n. ö. Statthalterei ist mithin vollkommen gesetzmäßig vorgegangen, indem sie bei Ertheilung der Baubewilligung die von den Vertretern der Kommune Wien neuerlich bei der Begehungs-Kommission vom 28. Juli 1884 vorgebrachte, die Beschränkung der Benützungsdauer des Straßenzuges bezweckende Erklärung nicht als eine Bedingung des Baukonsenses aufnahm, sondern sich überhaupt jeder bezüglichen, außer ihrer Kompetenzsphäre liegenden Entscheidung enthielt und lediglich auf die schon durch den Konzessions-Erlaß des hohen k. k. Handelsministeriums hierüber endgiltig getroffene Entscheidung hinwies.

Insoweit sich der vorliegende Rekurs der Kommune Wien auch auf die Eigenthumsverhältnisse der Wiener Straßengründe, auf die Autonomie der Gemeinde, auf das Lokalbahngesetz vom 25. Mai 1880 und dergleichen beruft, hat das h. k. k. Handelsministerium keinen Anlaß gefunden, in eine Widerlegung der bezüglichen Ausführungen des Rekurses einzugehen, weil dieselben nicht gegen die rekurrirte Baubewilligung der Statthalterei, sondern vielmehr direkt gegen die vom hohen k. k. Handelsministerium ertheilte Konzession vom 7. Juni d. J., Z. 18748, gerichtet sind.

Hievon wird der Magistrat mit dem Beifügen verständigt, daß nunmehr der Bau der Linie seitens der Tramway-Gesellschaft begonnen werden darf, daher der Magistrat die genannte Gesellschaft von dieser Entscheidung mit dem gleichen Beisatze hinsichtlich des anstandslosen Baubeginnes in Kenntniß zu setzen hat.

Anlangend die mit den Berichten des Wiener Magistrates vom 15. und 22. September d. J., Z. 280591 und 287258, vorgelegten Beschwerden der Wiener Tramway-Gesellschaft, womit dieselbe um Aufhebung der vom Wiener Magistrate getroffenen Verfügung wegen Einstellung des Baues der in Rede stehenden Pferdebahnlinie und Zupflasterung der aufgebrochenen Straßenstrecken auf Kosten der Gesellschaft gebeten hat, so sind die fraglichen Beschwerden laut des bezogenen Erlasses des h. k. k. Handelsministeriums vom 14. November d. J., Z. 35645, nun gegenstandslos geworden, weil mit der vom h. Handelsministerium ausgesprochenen Zurückweisung des von der Gemeinde gegen die Baubewilligung eingebrachten Rekurses zugleich auch die betreffende Verfügung des Magistrates vom 13. September d. J., Z. 5984, hinsichtlich der Baueinstellung behoben erscheint und nunmehr der Bau der Pferdeeisenbahnlinie „Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße" ohneweiters zur Ausführung gelangen kann.

Der Magistrat wird beauftragt, die Tramway-Gesellschaft auch über deren erwähnte Beschwerden demgemäß zu bescheiden und über den Vollzug binnen drei Tagen zu berichten.

Im Uebrigen hat der Magistrat als politische Bezirksbehörde sich gegenwärtig zu halten, daß derselbe dem Baue der in Rede stehenden konzessionirten Pferdeeisenbahnlinie nicht nur keine Hindernisse weiter in den Weg zu legen, sondern bei dem Umstande, als diese Linie auch vom Magistrate in seiner Zuschrift an die Wiener k. k. Polizei-Direktion vom 28. April d. J., Z. 16241, ausdrücklich als eine im Interesse des öffentlichen Verkehres nicht nur zweckmäßige, sondern auch nothwendige Tramwaylinie bezeichnet wird, pflichtgemäß die baldigste Beendigung des Baues dieser Linie kräftigst zu fördern hat, damit dieselbe im Interesse des Publikums sobald als nur immer möglich in Betrieb gesetzt werden könne.

Mit Beziehung auf den Bericht vom 2. Oktober d. J., Z. 5984, werden die dem Berichte vom 15. September 1884, Z. 280591, angeschlossenen Magistratsakten zurückgeschlossen.

123.

Gemeinderaths-Beschluß vom 25. November 1884, Z. 7803,

in Angelegenheit des Baues der Pferdebahnlinie durch die Babenbergerstraße.

1. Gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 14. November 1884, Z. 35645, insoferne durch diese Entscheidung:

a) der rekurrirte Statthalterei-Erlaß nicht aufgehoben wurde und insbesonders die Bedingungen, an welche die Gemeinde die Benützung kommunalen Straßengrundes geknüpft hat, in den Baukonsens nicht aufgenommen erscheinen;

b) die bestehenden Gesetze dadurch verletzt worden sind, daß das k. k. Handelsministerium in der citirten Entscheidung erklärt hat, der Bau der Pferdebahnlinie Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße könne anstandslos beginnen,

ist die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen.

2. Im Falle der neuerlichen Inangriffnahme des Baues der Pferdebahnlinie Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße ist auf Grund des Gemeinderaths-Beschlusses vom 12. September 1884 dieser Bau sofort zu inhibiren und eventuell hiezu im Sinne der §§. 64 und 66 der Gemeindeordnung für Wien die Assistenz der Sicherheitsbehörde in Anspruch zu nehmen. Sollte wider Vermuthen die Gewährung der Assistenz verweigert werden, ist gegen diese Verweigerung die Beschwerde an die Oberbehörde zu ergreifen, gegen die Wiener Tramway-Gesellschaft aber die Besitzstörungsklage einzubringen.

124.

Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei vom 28. November 1884, Z. 55746,

in Angelegenheit des Gemeinderaths-Beschlusses vom 25. November 1884

(an Se. Hochwohlgeboren den Bürgermeister der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien 2c. Herrn Ed. Uhl).

Laut des mit dem Berichte vom 27. November d. J., P. Z. 616, vorgelegten Auszuges aus dem stenographischen Berichte über die Sitzung des Wiener Gemeinderathes am 25. November 1884 hat der Gemeinderath anläßlich der, der Wiener Gemeinde mit dem Statthalterei-Erlasse vom 18. November d. J., Z. 53822, bekannt gegebenen Entscheidung des hohen k. k. Handelsministeriums vom 14. November d. J., Z. 35645, mit welcher dieses Ministerium im Einvernehmen mit dem hohen Ministerium des Innern dem Rekurse der Gemeinde Wien gegen die der Wiener Tramway-Gesellschaft von der Statthalterei unterm 30. August d. J., Z. 35309, ertheilte Bewilligung zum Baue einer Pferdeeisenbahnlinie vom Burgring durch die Babenberger- und Mariahilferstraße, — keine Folge gegeben und erklärt hat, daß nunmehr der Bau der gedachten Tramwaylinie begonnen werden darf — unter Anderem im Punkte 2 auch den Beschluß gefaßt, daß im Falle der neuerlichen Inangriffnahme des Baues der Pferdebahnlinie „Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße“ auf Grund des Gemeinderaths-Beschlusses vom 12. September 1884 dieser Bau sofort zu inhibiren sei.

Nachdem dieser Beschluß in mehrfachen Richtungen den bestehenden Gesetzen zuwiderläuft, finde ich gemäß §. 107 des Gemeindestatutes denselben zu sistiren, beziehungsweise dessen Vollzug zu untersagen, und zwar aus folgenden Gründen:

Wie aus dem Inhalte des bezogenen Berichtes hervorgeht, wird sich zur Begründung des erwähnten Beschlusses auf die Bestimmungen des Wiener Gemeindestatutes über die autonome Verwaltung berufen.

Diese Berufung auf die Bestimmungen des Gemeindestatutes ist jedoch in Bezug auf den erwähnten Beschluß nicht statthaft, weil das Gemeindestatut nur die Stellung der Gemeinde als eines organischen Gliedes der öffentlichen Verwaltung im Staate, sonach nur die öffentliche Wirksamkeit der Gemeinde normirt, die Beziehungen der Gemeinde dagegen für jene Fälle, in welchen dieselbe gegenüber den sonstigen Gesetzen lediglich als Partei erscheint (mit Ausnahme der Bestimmungen über die formellen Erfordernisse zur Vertretung), durchaus unberührt läßt.

Bei den behördlichen Verhandlungen über die Angelegenheit, welche mit der Entscheidung des hohen k. k. Handelsministeriums vom 14. November d. J., Z. 35645, ihre Erledigung gefunden hat, kömmt nun die Gemeinde Wien nicht vom Standpunkte des ihr nach dem Gemeindestatute zukommenden Wirkungskreises, sondern als betheiligte Partei, — daher lediglich vom Standpunkte der staatsbürgerlichen Rechte und Pflichten überhaupt, — in Betracht, wornach die Gemeinde Wien gleich jeder anderen Privatpartei den bezüglichen Gesetzen und Vorschriften unterworfen ist, weil das Gemeindestatut in dieser Beziehung der Gemeinde Wien keine Ausnahmsstellung einräumt, wie überhaupt nach der Gemeindegesetzgebung eine solche Ausnahmsstellung keiner Gemeinde zukömmt.

Mit der bezogenen hohen Ministerial-Entscheidung ist nun über die von der Gemeinde Wien in ihrem Rekurse gegen die Baubewilligung vorgebrachten Einwendungen unter Zurück-

weisung des Rekurses endgiltig entschieden worden, und es ist diese hohe letztinstanzliche Entscheidung nunmehr eine rechtskräftige und sofort vollstreckbare.

Indem nun die Gemeinde Wien dessenungeachtet am 25. November d. J. den für die Gemeindebehörde bestimmten Beschluß gefaßt hat, daß im Falle der neuerlichen Inangriffnahme des Baues der gedachten Pferdeeisenbahnlinie dieser Bau sofort zu inhibiren sei, erscheint dieser Beschluß gesetzwidrig, weil, wie dargestellt wurde, die Gemeindeordnung für Wien die Berechtigung zu einem solchen Beschlusse nicht gibt, weil ferner dieser Beschluß sich vielmehr als ein Akt der im §. 19 des a. b. G. B. verbotenen eigenmächtigen Hilfe darstellt, weil weiter derselbe gegen die gesetzliche Bestimmung, daß die im administrativen Zuge erflossene Entscheidung der letzten Instanz eine rechtskräftige und sofort vollstreckbare ist, verstoßt, weil endlich dieser Beschluß auch die Bestimmung des §. 17 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875 (R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876) verletzt, wonach die Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof keine aufschiebende Wirkung hat, sofern nicht dieser Aufschub über besondere Bitte der beschwerdeführenden Partei von der berufenen Verwaltungs-Behörde ausdrücklich zugestanden wurde, — welches letztere Zugeständniß aber von Seite der Gemeinde Wien bis nun nicht erwirkt worden ist.

Insoferne weiter der erwähnte Beschluß eine beabsichtigte Entgegenstellung der Aktion der Gemeinde-Behörde gegen eine Entscheidung der höchsten Instanz in sich begreift, widerstreitet derselbe den allgemeinen Grundsätzen der administrativen Rechtsordnung, weil die Gemeinde-Behörde in ihrem statutenmäßigen Wirkungskreise verpflichtet ist, die rechtskräftigen Entscheidungen der vorgesetzten Behörden selbst in dem Falle zu respektiren, in welchem ihre eigene Gemeinde sachfällig geworden ist.

Die Gemeinde Wien war übrigens sich dessen bis auf den vorliegenden Fall stets bewußt, wie dies beispielsweise auch der Fall darthut, wo der Rekurs der Gemeinde Wien gegen die von der Statthalterei über Tramway-Geleise-Wechsel u. dgl. im Jahre 1873 getroffenen Verfügungen und Anordnungen laut der dem Wiener Magistrate mit dem Statthalterei-Erlasse vom 9. Mai 1873, Z. 12709, bekanntgegebenen Entscheidung der hohen k. k. Ministerien des Handels und des Innern vom 25. April 1873, Z. 14199, zurückgewiesen wurde.

Bezüglich des in dem erwähnten Beschlusse liegenden Aktes der eigenmächtigen Hilfe muß noch hervorgehoben werden, daß ein solcher Akt bei einer Gemeinde umsomehr als unstatthaft bezeichnet werden muß, weil die Gemeinde-Behörde vielfältig selbst in die Lage kommt, über einander widerstreitende Ansprüche von Privatpersonen zu entscheiden, die Gemeinde-Behörde sonach nicht nur berufen, sondern zur Wahrung der gesetzlichen Ordnung auch verpflichtet ist, jedem Versuche der Selbsthilfe seitens der durch ihre Entscheidung sachfällig gewordenen Partei mit aller Entschiedenheit entgegenzutreten.

Wegen dieser in den angedeuteten Richtungen sich ergebenden Gesetzwidrigkeit des gedachten Gemeinderaths-Beschlusses mußte derselbe sistirt, beziehungsweise die Vollziehung desselben in Gemäßheit des §. 107 des Gemeinde-Statuts untersagt werden.

Gegen diese Entscheidung steht der Gemeinde Wien der binnen vier Wochen vom Tage der Intimation bei der k. k. Statthalterei einzubringende Rekurs an das hohe k. k. Ministerium des Innern frei.

125.

Entscheidung des k. k. obersten Gerichtshofes vom 26. März 1885, Z. 3034 u. 3178

in der Besitzstörungs-Streitigkeit der Stadtgemeinde Wien gegen die Wiener Tramway-Gesellschaft.

(Intimation des k. k. städt. del. Bezirks-Gerichtes Neubau vom 3. April 1885, Z. 7880/2.)

Der k. k. oberste Gerichtshof findet in der Besitzstörungs-Streitigkeit der Stadtgemeinde Wien, vertreten durch Dr. Theodor Kratky, gegen die Wiener Tramway-Gesellschaft, vertreten durch Dr. Hermann Grünbaum, in welcher das k. k. städt. del. Bezirksgericht Neubau mit Bescheid vom 18. Februar 1885, Z. 3916, und das k. k. Oberlandesgericht Wien mit Entscheidung vom 3. März 1885, Z. 3692, die Klage wegen Unzuständigkeit der Gerichte zurückgewiesen haben, dem außerordentlichen Revisionsrekurse der klagenden Stadtgemeinde keine Folge zu geben.

Diese Entscheidung beruht auf folgenden Erwägungen:

In der gegenwärtigen Prozeßlage ist nur die Frage zu untersuchen, ob der Fall vorliege, in welchem der vom Gerichte zu gewährende Schutz des privatrechtlichen Besitzes angerufen werden kann.

Keinem Zweifel unterliegt es, daß die Straße, deren Benützung den Gegenstand dieses Streites bildet, zu denjenigen Liegenschaften gehört, welche als öffentliches Gut von der Aufnahme in das Grundbuch ausgeschlossen sind und an welchen infolge dessen, so lange sie öffentliches Gut bleiben, ein dingliches Recht, welches nur durch die grundbücherliche Eintragung erworben wird, nicht erlangt werden kann.

Ebenso dürfte es zu bezweifeln sein, daß die Bestimmung einer Straße, als Mittel des allgemeinen Verkehres für Jedermann zu dienen, mit der Bethätigung des Willens eines Rechtssubjektes, diese Sache im Sinne des §. 309 a. b. G. B. als die seinige zu behalten, unvereinbar ist.

Als zutreffend ist es daher zu bezeichnen, daß in der von der Klägerin angerufenen, vom k. k. Ministerium des Innern mit Verordnung vom 11. Dezember 1850 ertheilten Anleitung für die Gemeindeverwaltung hervorgehoben wurde, daß Natur und Zweck des in der Verwaltung der Gemeinde stehenden öffentlichen Gutes einen ausschließenden Gebrauch im Interesse der Gemeinde oder auch selbst nur der Gemeindemitglieder nicht zulassen. Hieraus erhellt zugleich, daß das öffentliche Gut nicht als ein Objekt privatrechtlicher Vermögens-Interessen, sondern als ein Mittel zur Befriedigung öffentlicher Interessen in Betracht zu ziehen ist.

Die Möglichkeit ist allerdings nicht ausgeschlossen, daß in Beziehung auf das allgemeine Gut im Allgemeinen und auf Straßen im Besonderen solche Rechtsverhältnisse bestehen können, welche nach privatrechtlichen Normen zu beurtheilen sind.

Die Begründung und die Fortdauer derartiger Verhältnisse wird aber immer davon abhängig bleiben, daß sie mit der Bestimmung des öffentlichen Gutes dem allgemeinen Gebrauche zu dienen, im Einklang stehen.

Zu einer weiteren Erörterung der Voraussetzungen, unter denen die angedeutete Möglichkeit der Anwendung privatrechtlicher Normen eintreten kann, fehlt es hier an jedem Anlasse; denn im vorliegenden Streite handelt es sich nicht um eines der erwähnten Nebenverhältnisse, sondern um den Hauptzweck der Straße, als Mittel des allgemeinen Verkehres zu dienen. — Daß die Aufgabe, welche der Stadt Wien in Beziehung auf die von ihr zu verwaltenden und zu erhaltenden Straßen zugewiesen wurde, öffentlich-rechtlicher Natur sei, läßt sich nach §. 64 des Wiener Gemeinde-Statutes, welcher auch mit der übrigen jetzt in Geltung stehenden Gemeinde-Gesetzgebung übereinstimmt, füglich nicht in Zweifel ziehen.

Dies geht auch aus den niederösterreichischen Landes-Gesetzen über das Straßenwesen, — auf welche sich die Klägerin bezogen hat, — hervor.

Die Folgerungen, welche die Klägerin aus diesen Gesetzen bezüglich der Abgrenzung der Kompetenz zwischen staatlichen und autonomen Organen glaubt ableiten zu können, setzen ja gerade den Bestand eines öffentlich-rechtlichen Verhältnisses voraus.

Auch die Eisenbahngesetzgebung liefert sprechende Belege dafür, daß die Straßen bei der Lösung von Verkehrsfragen nicht als Objekt privatrechtlicher Vermögensinteressen, sondern als Mittel des öffentlichen Verkehres zu würdigen sind.

Von Seiten der Klägerin wird es selbst anerkannt, daß öffentliche Straßen nicht einen Gegenstand der Enteignung bilden können. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Konzessionirung von Eisenbahnen und über die Enteignung für Eisenbahnzwecke zeigen eben deutlich, daß es sich bei einer Auseinandersetzung zwischen den Zwecken, welche eine Eisenbahn und den Zwecken, welchen eine Straße zu dienen hat, nicht um einen Gegensatz zwischen öffentlichem Interesse und Privatrechten, sondern um die Ausgleichung zwischen verschiedenen Richtungen des öffentlichen Interesses handelt, und daß, wenn aus Anlaß dieser Ausgleichung eine Zahlung zu leisten ist, in derselben nicht das Aequivalent eines enteigneten Privatrechtes erblickt werden kann. Besonders anschaulich wird dies durch die Anordnungen über die der Ertheilung der Baubewilligung vorhergehenden Erhebungen, welche der Hauptsache nach auch im Falle der Anlage von Pferdeeisenbahnen stattzufinden haben, gemacht.

Diese Anordnungen stellen die Erhebungen über die Vorkehrungen, welche aus Anlaß der Rückwirkungen auf bestehende Straßen zu treffen sind, in einer nicht zu verkennenden Weise der

Ermittlung der zu enteignenden Privatrechte gegenüber.

Die gesetzlichen Bestimmungen über die Erleichterungen, welche die Anlagen von Lokalbahnen fördern sollen, sowie die Anordnungen über die Anlage von Pferdeeisenbahnen, lassen die Verständigung zwischen der Unternehmung und denjenigen Organen, welchen die Verwaltung einer für die Fahrbahn in Anspruch genommenen Straße zusteht, als den Hauptgegenstand der zu pflegenden Verhandlungen erkennen.

Daß es sich bei der zu diesem Zwecke mit autonomen Organen anzustrebenden Verständigung nicht um die Verwerthung einer Straße als Vermögensobjekt handeln könne, erhellt, abgesehen von den bereits erwähnten Normen über die Behandlung der Straßenfragen, aus der Aufstellung der Gesichtspunkte, welche bezüglich der unter Verwaltung des Staates stehenden, für Lokalbahnen in Anspruch genommenen Straßen bezeichnet worden sind. Angesichts der dispositiven Bestimmungen, welche in den erwähnten Gesetzen enthalten sind, kann es nicht beirren, daß in einzelnen Fällen zur Kennzeichnung der Befugnisse, welche den mit der Verwaltung einer Straße betrauten Organen zustehen, Begriffe herangezogen wurden, welche dem Gebiete des Privatrechtes eigenthümlich sind. Die öffentlichrechtliche Natur des Verhältnisses, in welchem eine Gemeinde in Beziehung auf die von ihr hinsichtlich des Straßenwesens zu lösende Aufgabe steht, kann dadurch nicht berührt werden. Als dem Gebiete des öffentlichen Rechtes angehörig muß man weiters die Fragen bezeichnen, welche den an einer öffentlichen Straße zustehenden Gemeindegebrauch treffen.

Um eine Frage dieser Art, und nicht um die Bethätigung eines Besitzwillens handelt es sich aber in diesem Streite, welcher dadurch hervorgerufen wurde, daß die geklagte Gesellschaft, gestützt auf die ihr von der Staatsverwaltung gegen die bedingte Einsprache der klagenden Gemeinde ertheilte Ermächtigung, die Adaptirung einer Straße zur Förderung des Straßenverkehres anstrebt. Wenn auch das a. b. G. B. bei der Darlegung der Eintheilung der Sachen des am öffentlichen Gute zustehenden Gemeingebrauches gedenkt, so kann man doch das Privatrecht nicht als Grundlage dieses Gemeingebrauches ansehen, da dieser einem öffentlichen Interesse zu dienen bestimmt ist. — Hieraus folgt demnach, daß auch die Frage, „ob die Adaptirung einer Straße für eine Tromwayanlage dem Zwecke, welchem die Straße gewidmet ist, entspricht," nicht nach privatrechtlichen Grundsätzen entschieden werden kann. Zur Lösung dieser Frage durfte aber das Gericht um so weniger angerufen werden, als es sich bei der vorliegenden Angelegenheit dem Wesen nach um die Austragung eines Konfliktes handelt, in welchem die klagende Gemeinde nicht als Träger eines Vermögensrechtes sondern als Verwalter einer öffentlichen Straße der Staatsverwaltung gegenübersteht.

Das Gericht ist aber offenbar nicht zuständig, zu untersuchen: ob und in wie weit autonome oder staatliche Organe befugt sind, darüber zu entscheiden, was mit dem Gemeingebrauche an einer Gemeindestraße vereinbar ist.

Im vorliegenden Falle können demnach die in dem Hofdekrete vom 15. Februar 1833, Nr. 2593 J. G. S., für die Abänderung übereinstimmender Entscheidungen festgesetzten Bedingungen nicht als vorhanden erkannt werden.

Hievon werden Sie in Folge des mit obergerichtlichen Dekretes vom 31. März 1885, Z. 5456, herabgelangten Erlasses des hohen k. k. Obersten Gerichtshofes vom 26. März 1885, Z. 3034 und 3178 unter Anschluß Ihres außerordentlichen Revisionsrekurses und der Nachtragseingabe in Kenntniß gesetzt.

K. k. st. d. Bezirksgericht Neubau.

Wien, am 3. April 1885.

Der k. k. Landesgerichtsrath:

(L. S.) **Kichler.**

[illegible] -Tramway [illegible] 4/5 1887 [illegible] 1887 [illegible]

[illegible] letzteren geschlossenen [illegible]
[illegible] 1888 [illegible] 14540 [illegible] 1888 [illegible]

[illegible] 1885 [illegible] 3/8 1885 [illegible]
[illegible] 14/4 1889 [illegible]
[illegible] 1885 [illegible]
[illegible] Alternatives [illegible]
[illegible]
[illegible] 14/4 1889 [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] 80% [illegible] 15% [illegible] 5% [illegible]
[illegible]
[illegible] Kilometer [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] Kilometer [illegible]
[illegible] Station [illegible]
[illegible] Strecke [illegible]
[illegible] Kilometerlänge [illegible]
[illegible] 2. [illegible] 10500 fl. per [illegible]
[illegible] 8500 fl. [illegible] 75% [illegible]

